COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—TREIZIÈME LÉGISLATURE

9-10 GEORGE V, 1919

EN CINQ VOLUMES

I: pages 1-1065. II: pages 1067-2186. III: pages 2187-3321.
IV: pages 3323-4141. V: pages 4143-4869

VOLUME CXXXVI

DU SIXIÈME JOUR DE MAI AU CINQUIÈME JOUR DE JUIN 1919

Publications gouvernementales
Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B., CANADA

OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 6 mai 1919.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES RECHERCHES SCIENTIFIQUES.

Par M. CRONYN: Le 1er rapport du comité spécial chargé d'examiner la question du développement des recherches scientifiques.

DEPOT DE RAPPORTS ET DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. MEIGHEN: Rapport du directeur de la division du service militaire sur le fonctionnement de la loi du service militaire de 1917.

Par l'hon. M. ROWELL: Copie du décret en conseil du 1er mai 1919 approuvant le projet général de logements de la province de la Colombie-Anglaise.

Par l'hon. M. BALLANTYNE: Les règlements de radiotélégraphie.

1re LECTURE

De trois projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill n° 88), déposé par l'honorable M. Meighen, tendant à modifier la loi ratifiant la convention concernant les oiseaux migrateurs;

Le 2e (bill n° 89), déposé par M. Douglas (Strathcona), tendant à faire droit à Martha Campbell;

Le 3e (bill n° 90), déposé par M. Fripp, tendant à faire droit à Rosa Hirst.

AJOURNEMENT DU PROJET DE LOI RELATIF AUX MESURES DE GUERRE DE 1914.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Je désire faire une déclaration touchant l'objet à l'ordre du jour n° 26 (2e lecture du bill n° 71) dont l'objet est de proroger l'application des décrets rendus et règlements établis par le Gouverneur en conseil sous l'empire de la loi des mesures de guerre de 1914.

La délibération du bill devait avoir lieu plus tôt, mais le premier ministre nous ayant donné à entendre que, par suite des mesures prises au sujet du traité de paix, il est improbable qu'un traité de paix soit formellement ratifié de manière à permettre à Sa Majesté de déclarer, avant le 1er août, que la guerre est finie, il serait inutile, pour le moment, de procéder à l'étude de ce projet de loi.

DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI SUR L'INSPECTION DU POISSON.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 39), tendant à modifier la loi de 1914 sur les pêcheries en ce qui concerne l'inspection du poisson.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce bill a trait aux permis conférés aux fabriques de conserves de la Colombie-Anglaise. Il a pour objet d'en porter le coût à 500 piastres par année et d'imposer, en outre, un droit de 4 cents par caisse de quarante-huit récipients d'une livre ou de leur équivalent, quant au saumon "sockeye", et de 3 cents par caisse de quarante-huit récipients d'une livre ou de leur équivalent, pour toute autre espèce de saumon, y compris le " steel head ", mis en conserves à une fabrique durant le terme de son permis. Les 500 piastres versées avant la délivrance du permis, et le reste du coût du permis sera versé conformément à la prescription du ministre. Jusqu'à présent, le coût d'un permis était de 50 piastres par année. Mais les privilèges conférés n'étaient pas payés assez cher. Voilà pourquoi nous avons cru exiger 500 piastres par année au lieu de 50 piastres, plus les montants que je viens de mentionner par rapport à la quantité de poisson pris. Cette proposition a été soumise aux fabricants et aux membres de la législature de la province, et ils l'ont adoptée à l'unanimité.

M. McKENZIE: L'honorable ministre a-t-il l'intention de renvoyer ce bill au comité de la marine et des pêcheries comme il a demandé à y renvoyer le bill numéro 31?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je me l'étais proposé.

M. McKENZIE: Des gens de la Colombie-Anglaise m'apprennent que cette augmentation du coût du permis va obliger les fabricants ordinaires à fermer leurs portes, et qu'elle a pour objet de créer un monopole.

J'apprends aussi que ceux qui exploitent les pêcheries de cette province-là n'accordent pas aux blancs un salaire suffisant. Ce qui a déterminé ceux-ci à ne plus travailler à cette industrie, dont les Japonais et les Chinois ont fini par s'emparer à cause de cela. Voilà comment s'est établi le monopole en faveur des Japonais, sinon des Chinois, et voilà ce qui en est résulté. J'espère que l'honorable ministre va remédier à cette situation et que le comité, en vue de mettre tous les exploitants sur un pied d'égalité, va s'opposer à l'augmentation du coût du permis si elle doit avoir pour effet d'accentuer le monopole dont on a déjà à se plaindre.

M. MACLEAN (York-Sud): Combien octroyez-vous de permis, d'après la loi actuelle?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne saurais le dire au juste maintenant, mais je le dirai au comité.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

Le projet de loi est renvoyé au comité de la marine et des pêcheries.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 3e lecture du projet de loi (bill n° 70), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer national canadien et concernant le réseau de l'Etat.

L'hon. W. S. FIELDING: J'espérais que, avant de parvenir à cette étape, la dernière, de la discussion du projet de loi, le ministère aurait vu jour de lui faire subir une retouche qui l'aurait mis en harmonie avec ce qui me semble être les principes fondamentaux de notre régime parlementaire. Je regrette qu'il n'ait pas pu le faire. Sa déviation des principes éclairés de la finance parlementaire est trop grave, à mes yeux, pour être acceptée de gaieté de cœur. Nous devrions faire un plus ample examen du sujet; du moins la Chambre devrait se prononcer prudemment et faire enregistrer les voix.

Ce projet tend à appliquer à l'un des plus grands départements des affaires publiques des règles et des doctrines qui sont contraires aux principes reconnus de notre régime parlementaire, qui s'appliquent à tous les autres départements du service public. Un principe fondamental de notre régime parlementaire, c'est que le Parlement, la Chambre des communes surtout, doit disposer entièrement et librement des fonds publics. Voilà un principe qui s'applique à tous les systèmes législatifs britanniques, un principe qui s'applique aujourd'hui au Canada et qui s'appliquera, advenant l'adoption du projet, à tous les autres départements du service public canadien. Pourtant, pour une raison étrange, il ne s'applique pas à l'exploitation de cette compagnie de chemin de fer.

Je regretterais de voir que ceux qui font partie du ministère considèrent que la motion que je soumettrai tantôt pose la question du cabinet. Cette attitude ne serait pas légitime, car elle n'est pas justifiée ni par les termes de ma motion, ni par les commentaires que je pourrai faire. Il me semble raisonnable de demander qu'on se prononce librement et ouvertement sur cette question. Si la motion que je présenterai et les motifs que j'invoquerai à l'appui, plaisent aux membres de la Chambre, ceux-ci devraient être libres de se prononcer sur le fond de la question et le ministère devrait consentir à accepter leurs conclusions.

Lorsque le débat a été annoncé, quelqu'un a laissé entendre qu'il fallait avoir recours à des moyens exceptionnels pour administrer les finances de cette compagnie de chemin de fer, afin d'éviter les dangers, réels ou imaginaires, résultant de la clientèle politique. Or, à mon avis, on ne saurait fonder un raisonnement sur l'existence de ces dangers. Bien que nous remettions à un groupe d'individus l'administration d'une grande partie des affaires publiques, contrairement aux principes usuels du gouvernement parlementaire, nous ne nous dessaisirons pas entièrement. Les règles et les principes dont j'ai parlé s'appliqueront encore à une partie considérable de la besogne. Les ministres d'Etat ont toujours quelque chose à faire et quelques-uns en auront beaucoup. Si, dans l'ancien ordre de choses, la clientèle politique n'intervient pas dans les services qui leur sont confiés, pourquoi interviendrait-elle dans la direction des chemins de fer si les anciens règlements subsistent? Par conséquent, si l'on soutient que cette dérogation d'un principe légitime doit avoir lieu, afin d'éviter le danger de la clientèle politique, je répondrai qu'il restera une grosse partie de la besogne publique à gérer comme anciennement, et

que, si cette besogne peut être expédiée sans favoritisme, pourquoi les affaires de ce chemin de fer ne pourraient-elles pas l'être aussi? Ainsi, je suis convaincu qu'aucun raisonnement plausible ne peut être fondé sur cette doctrine.

La première fois que le comité a été saisi de ce bill, celui-ci était sous la forme d'un projet de résolution, comme la députation ne doit pas l'avoir oublié. Tous les articles du bill avaient été entassés dans une seule phrase, de sorte qu'il était difficile de les comprendre. Vu cela, le ministre qui s'occupait du bill a exprimé le désir que la discussion ne traînât pas en longueur, attendu que la question pourrait être examinée mieux lorsque le projet serait soumis en comité général. La thèse que je soutiens maintenant a d'abord été exposée par le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) qui a signalé les conditions exceptionnelles de l'administration des finances de cette compagnie de chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux disait alors:

> Mais c'est là une question que le comité devra étudier. Si l'on soulève des objections contre le plan proposé, ou si le comité préfère l'autre méthode, nous pourrons modifier.

Il ne semblait donc pas qu'à ce moment-là le Gouvernement se fût définitivement engagé à l'égard du principe contre lequel je m'élève aujourd'hui. Le ministre donnait plutôt à entendre que c'était la chose qu'il y aurait lieu d'examiner et dont on s'occuperait plus tard.. Quand le comité général de la Chambre eut été saisi du projet de loi, la question revint encore sur le tapis et l'on trouva de forts arguments pour démontrer que l'examen du bill devait être conforme à l'usage. Le Gouvernement toutefois ne crut pas devoir se rendre à ces raisons, et voilà comment il se fait que force nous est d'étudier le projet de loi sous la forme qu'il revêt en ce moment.

Il ne me paraît pas utile de discourir bien longuement sur le principe même de la nationalisation. Au point où en sont rendues les choses, on ne peut plus dire que la question soit encore pendante. Qu'on le veuille ou non, la réalisation de la nationalisation des chemins de fer est déjà passablement avancée; elle est devenue inévitable et je n'ai aucun désir d'y trouver matière à critique. J'accepte la situation telle qu'elle est; bon gré mal gré, il faut s'en accommoder. Je ne suis pas aussi empressé que certains de mes collègues de la Chambre à vanter l'application du principe de la nationalisation à nos voies ferrées. Il s'agit ici, je le dis sincèrement, qu'une importante tentative, et je doute fort qu'elle soit couronnée de succès. Néanmoins, je n'ai aucun désir d'y mettre obstacle; loin de là, puisque la nationalisation doit être admise en principe, je tiens à ce qu'on en fasse un loyal essai. Malheureusement, ce n'est pas à cela que tend le projet de loi.

L'établissement du principe de la nationalisation, tel qu'il est consacré par le présent bill, s'est trouvé accompagné de deux entraves. Ce fut d'abord l'entrave de la clôture. Il m'est impossible de ne pas croire que le Gouvernement fut mal inspiré lorsqu'il décida de recourir à cette procédure exceptionnelle pour contraindre la Chambre à accepter son projet. Il est, je ne l'ignore point, des circonstances où l'application de la clôture se trouve justifiable, mais elles sont fort rares. Le seul fait d'avoir un règlement de clôture tend à prévenir l'obstruction; aussi est-il bien rare que le Gouvernement ait raison d'user d'un moyen si rigoureux. Il est bon d'avoir la force du lion, mais il n'est pas bon d'en abuser.

Rien, à mon avis, ne motivait l'application de la clôture à ce projet de loi dont le dépôt avait été précédé d'une résolution dont la Chambre ne fit qu'un très bref examen après quoi le bill fut déposé à la Chambre et renvoyé au comité général. La discussion en commença le mercredi et se poursuivit le lendemain; le surlendemain, vendredi, le ministre intérimaire (M. Meighen) donnait avis de la clôture qui fut appliquée à la séance suivante de la Chambre. C'était là accorder bien peu de temps pour la discussion d'un des plus importants projets de loi de la session. On n'a pas toujours été aussi pressé que cela. N'avons-nous pas, à deux jours près, passé un mois entier à discuter le discours d'ouverture de la session, discours qui ne laisse pas d'avoir quelque importance, j'en conviens, mais qui, en fin de compte, n'est qu'une simple formalité. Certains projets de loi sont inscrits au Feuilleton depuis cinq ou six semaines, qu'on ne se presse pas de faire voter. Nous avons discouru à loisir sur le projet de loi relatif à l'immigration, matière de première importance; et cependant l'examen s'en poursuit encore sans la moindre hâte. Il en a été de même du projet de loi concernant la faillite; personne n'a tenté d'en précipiter l'adoption.

Comment se fait-il donc qu'au moment où, apparemment du moins, la Chambre s'occupait activement de ses travaux, qu'au moment où le bruit se répandait en divers milieux sympathiques au cabinet qu'au lieu de hâter l'expédition de la besogne, le Gou-

vernement s'employait en réalité à tuer le temps en attendant le retour du premier ministre; comment se fait-il, dis-je, que l'on ait jugé nécessaire de recourir à l'application de la clôture pour faire voter ce projet de loi-là? C'est ce qui n'a jamais été expliqué de façon satisfaisante. Telle fut la première entrave.

La seconde entrave réside en ce qu'on tente de joindre à la nationalisation le mépris de toutes les mesures de précaution établies par les sages parlementaires qui nous ont précédés ici. On nous propose d'écarter de la nationalisation un principe dont le mépris n'est pas propre à disposer les esprits prévoyants en faveur du nouveau système. Ainsi que je l'ai déjà dit, ce projet de loi tend à fouler aux pieds le principe essentiel du contrôle parlementaire sur les finances publiques. La surveillance de l'emploi des deniers publics, cela ne fait pas question, constitue le premier et le plus important des devoirs de la Chambre des communes. C'est assurément chose de la plus extrême gravité que de renoncer à cette surveillance. En agissant comme on fait dans le cas actuel, en créant dans le public l'impression qu'il faut faire fi de toutes ces mesures de précaution pour réaliser la nationalisation, on ne laisse à celle-ci qu'assez peu de chance de réussir. L'emploi de méthodes pareilles n'est guère favorable à la nationalisation, et je suis porté à croire que les membres du cabinet cherchent plutôt à porter un coup fatal au principe même sur lequel repose cette réforme.

Ce principe de la surveillance parlementaire des deniers publics est, comme je l'ai dit, un principe vital de notre forme de gouvernement. Cela ne saurait faire doute. Mais, puisque les honorables ministres ont déposé cette mesure et qu'ils ont ignoré tous ces principes, je me crois justifié de citer à ce sujet un ou deux auteurs. Ce devrait être inutile, mais le dépôt de ce bill l'exige. Sir Erskine May, page 56, dit:

> Le pouvoir le plus important octroyé à toute assemblée législative est le droit de voter des crédits pour les besoins des services publics. L'exercice de ce droit par les Communes équivaut à une loi pour le Parlement pour le règlement des griefs à l'assemblée annuelle, et, l'on peut ajouter, pour donner aux Communes l'autorité suprême dans l'Etat. Dans tous les pays la bourse publique est l'un des principaux instruments du pouvoir politique, mais en Angleterre vu les relations compliquées de la finance et du crédit public, le pouvoir d'accorder ou de refuser à volonté les crédits est suprême.

Ce pouvoir suprême absolu de la Chambre des communes sur les deniers publics va être ignoré par le projet de loi qui nous

[L'hon. M. Fielding.]

est maintenant soumis. L'article 16 auquel je m'oppose est ainsi libellé:

> Nonobstant toute disposition de la loi des chemins de fer de l'Etat ou de la loi du revenu consolidé et de l'audition, tous les frais encourus relativement à l'exploitation ou à l'administration des chemins de fer du gouvernement canadien, en vertu des dispositions de la présente loi, doivent être payés à même les recettes et les revenus des chemins de fer du gouvernement canadien. Au cas où il se produit un déficit, en tout temps, au cours d'un exercice financier, le montant de ce déficit est, de temps à autre, payable par le ministre des Finances, à même tous deniers non affectés du fonds du revenu consolidé du Canada, les montants payés par ledit ministre en vertu du présent article devant être inclus dans le budget soumis au Parlement à sa première session qui suit la fin de cet exercice financier; et au cas où il existe un surplus à la fin d'un exercice financier, ce surplus doit être versé dans ledit fonds.

Cet article nous place dans la situation suivante. Dans tous les autres services publics du Canada le revenu doit être versé dans le trésor public et il ne peut en sortir sans la sanction de la Chambre. Mais dans ce cas-ci, nous allons donner à un groupe de Toronto, hommes honorables et estimables, je n'en doute pas, mais nous allons mettre entre leurs mains l'immense pouvoir de disposer de je ne sais combien de millions de fonds publics sans aucune ratification du Parlement. Cette mesure du Gouvernement me plonge dans l'étonnement.

Les membres du cabinet, dans leurs ministères respectifs, ont assumé de lourdes responsabilités. Mon honorable ami, le ministre des Douanes, perçoit de grosses sommes d'argent. Il ne peut dépenser de lui-même une seule piastre. Tout va dans le trésor public et pour en sortir il ne faut rien moins que la volonté de la Chambre pour les dépenses projetées. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics a de vastes entreprises. Seulement, pour obtenir ses crédits il lui faut, et il lui faudra toujours, l'approbation du Parlement. Mon honorable ami le ministre des Finances est le gardien de sommes considérables que lui fournissent nos diverses sources de revenus, et ces sommes sont aujourd'hui plus fortes que d'habitude parce que nous lançons d'immenses emprunts. A un certain moment de la guerre, l'honorable ministre était le dépositaire de plus de 600 millions, mais il n'en pouvait distraire un seul sou. Tout l'argent est versé dans le trésor du pays, au compte du revenu consolidé. Une fois là, le ministre n'en pourrait retirer assez pour payer une course de voiture jusqu'à ce qu'il ait reçu la sanction du Parlement.

Si l'on agit de la sorte pour le ministre des Finances et les autres ministre de la couronne, pourquoi donc, je vous le demande, ferions-nous exception pour ces messieurs de Toronto qui administrent ces chemins de fer? Pourquoi leur appliquerions-nous une règle entièrement différente? Le premier ministre, ai-je-dit, le ministre des Finances ou autre ministre ne pourraient payer pour une course de voiture avec les deniers publics sans l'approbation de la Chambre. Et cependant, nous allons donner à ces administrateurs de Toronto le droit illimité de disposer de sommes d'argent énormes. Les revenus de ces chemins de fer seront considérables. Nous avons voté, l'an dernier, pour les frais de l'Intercolonial ou des chemins de fer de l'Etat, 37 millions. Avec les agrandissements projetés par cette mesure, je ne serais pas surpris (je forme ici une simple conjecture) que les revenus de ces messieurs de Toronto se chiffrassent à 70, 80, peut-être 100 millions. Bien plus, si l'on met à exécution le projet de nationalisation simplement suggéré par la Chambre, comme il est proposé dans le bill, les revenus dont pourront alors disposer les administrateurs de Toronto prendront des proportions immenses; je crois même qu'il ne serait pas exagéré de mentionner 150 millions par année.

Pourquoi accorderions-nous ces privilèges à ces messieurs? Pourquoi faire disparaître tout contrôle et toute sauvegarde lorsqu'il s'agit du budget de ce service? Pourquoi le Gouvernement consent-il à faire ce qu'il refuse toujours aux autres divisions de l'administration? Ces messieurs vont percevoir ces énormes revenus qu'ils appliqueront, sous la seule dictée de leur bon plaisir. Ils ne seront pas obligés de revenir ici pour nous demander des crédits additionnels. Supposons qu'à la fin de l'année les trente, quarante, cinquante, soixante ou cent millions de dollars en bel or sonnant, n'auront pas suffi ces messieurs de Toronto n'auront qu'à passer chez le ministre des Finances et lui dire: "Donnez-nous la balance". Et sans plus de cérémonie, sans que le Parlement vote un sou de crédit additionnel, le ministre des Finances est tenu de leur obéir. Sûrement, monsieur l'Orateur, nous laissons de côté les principes de la saine finance. Plus tard, lorsqu'ils auront fait tout cela—lorsqu'ils auront reçu cet argent et qu'ils l'auront dépensé non seulement sous l'empire des pouvoirs que le bill leur confère, mais encore sans autorisation spéciales lorsqu'ils auront fait la perception de ces fonds et qu'ils les auront déboursés ainsi que toute autre somme qu'ils auront reçue du ministre des Finances, alors ils viendront nous en rendre compte; après que les choses auront été faites, ils nous présenteront leur état de compte nous l'accepterons, et un budget approprié sera présenté à la Chambre. Pour moi, monsieur, pareil procédé ne reconnaît pas suffisamment le principe du gouvernement parlementaire que j'ai cité.

Je vous ai donné l'opinion de sir Erskine May, un auteur britannique de grande réputation en ces matières. Permettez-moi, maintenant, de vous citer un de nos auteurs canadiens dont l'autorité est reconnue. Sir John Bourinot, à la page 404 de son livre, dit:

> Les règlements de la Chambre relativement à la dépense de fonds publics et à l'imposition de charges sur le contribuable sont conformes à la pratique de leur prototype anglais. Tous les moyens de contrôle, toutes les sauvegardes, dont la sagesse des parlementaires anglais a, dans le cours des siècles, entouré la dépense des fonds publics sont actuellement en pleine vigueur dans le Parlement du Canada. Voici sur quel principe fondamental repose toute la réglementation de la procédure parlementaire et les mesures constitutionnelles relatives aux avances de fonds et aux impôts publics: toutes les fois qu'il s'agit d'imposer de nouvelles charges au contribuable, il y a lieu d'ouvrir la porte très grande à la libre et fréquente discussion, afin que le Parlement ne soit pas exposé à sanctionner par un vote brusqué et inconsidéré certaines dépenses, ou à ratifier des mesures entraînant pour le peuple des charges aussi lourdes que longues à porter.

Dans les citations que je vous ai lues nous avons l'autorité de sir Erskine May et nous avons l'autorité de sir John Bourinot que nous respectons aussi dans cette Chambre; il n'y a donc pas lieu, ce me semble, d'avancer que je n'ai pas énoncé correctement le principe en jeu. En disant que la conduite des honorables ministres est entièrement sans précédent je n'aurais pas tout à fait raison; il se peut qu'un précédent existe. Peut-être qu'à reculer quelque soixante-dix ans en arrière ils le trouveraient; mais ils découvriraient aussi, monsieur l'Orateur, que le précédent en question a fait croître un système semblable a celui qu'ils approuvent aujourd'hui; ce système fut condamné par la Chambre des communes en Angleterre, et depuis 1854 on n'y est jamais revenu. Sir Erskine May, à la page 546, dit:

> Antérieurement à 1854 les départements percepteurs de revenus ne présentaient pas de budget. Jusque-là chaque département déduisait du total des sommes perçues les frais de la perception.

Voilà exactement ce que l'on se propose de faire ici.

> Ce procédé qui enlevait au Parlement le contrôle immédiat des fonds provenant d'impôts de même que le montant des frais de perception

fut condamné par une résolution de la Chambre le 30 mai 1848; et, conformément à une loi adoptée dans le cours de l'année 1854, tout le revenu net provenant des impôts est versé dans le trésor et les frais des départements percepteurs de revenus font partie du budget annuel.

En ce qui regarde le revenu, les impôts ne diffèrent pas des recettes provenant de nos travaux publics. L'argent encaissé par la vente d'un timbre-poste fait partie des revenus de l'Etat tout autant qu'une facture d'entrées en douane perçue par le ministre des Douanes.

J'ai dit que je voudrais voir le régime de la nationalisation mis loyalement à l'épreuve mais que ce bill ne nous promet rien de la sorte. On a fait ailleurs l'expérience de la nationalisation: ce régime existe en Australie et en Nouvelle-Zélande. J'ai sous la main l'annuaire de la Nouvelle-Zélande. J'y lis que les encaissements du département des chemins de fer de la Nouvelle-Zélande sont versés dans le fonds du revenu consolidé et que ses crédits sont votés comme ceux de tous les autres départements. Nous suivons ce même procédé au Canada et c'est précisément ce procédé que je voudrais voir maintenu dans l'administration des chemins de fer en discussion.

La nationalisation existe également en Australie. J'ai ici les lois relatives aux chemins de fer australiens, à quelques-uns de ces derniers du moins, et j'y trouve formellement édicté que les recettes provenant du transport des voyageurs et de celui des marchandises doivent être versées dans le trésor public. Elles figurent au fonds du revenu consolidé, les recettes d'un côté, les dépenses, de l'autre. Effectivement, en Australie, la situation est encore plus nette: on s'en tient si étroitement à ce principe—ce principe auquel mes honorables amis du Gouvernement n'ont pas attaché assez d'importance—qu'il forme partie de la loi constitutive australienne. Celle-ci édicte, en termes précis, que toutes les recettes et tous les revenus de ce Dominion doivent être versés dans le trésor public, c'est-à-dire le fonds consolidé. Donc, d'après ce que nous enseignent les résultats de la nationalisation mise en vigueur dans d'autres pays et d'après ce que nous avons pu nous-mêmes connaître de l'administration de nos affaires publiques généralement, il se dégage la conclusion très nette qu'il n'est pas nécessaire d'accorder à ce bureau de directeurs, au sujet de l'administration de ces chemins de fer, des pouvoirs que nous n'attribuerions pas à aucun département de l'administration.

Monsieur l'Orateur, si le Gouvernement désire mettre la nationalisation à une épreuve sérieuse, il ne mettra pas d'entrave à son bon fonctionnement en faisant abstraction des lois, des coutumes et des règlements que nous tenons de la sagesse des parlements de la métropole et de celle de toutes les colonies dont l'exemple peut nous guider. Il est donc de toute façon désirable que le Gouvernement n'insiste pas sur l'adoption de ce bill dans la forme qu'il revêt maintenant. Pour fournir aux industries l'occasion d'étudier de nouveau ce projet de loi, je propose, appuyé par l'honorable député de Brome (M. McMaster):

Que tous les mots qui suivent le mot "soit", à la fin de la motion, soient biffés et remplacés par les mots suivants:

Renvoyé au comité général pour un supplément d'examen, dans le but de modifier le projet en substituant à l'article 16 le texte suivant:

16. Les recettes et les dépenses de la compagnie seront soumises aux dispositions de la loi relative au revenu consolidé et à l'audition.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, le Gouvernement ne peut accepter l'amendement proposé par l'honorable député. Ce dernier s'est servi d'un argument spécieux, et, à son insu, sans doute, quelque peu injuste. Il a demandé: Le Parlement devra-t-il remettre entre les mains de quelques personnes de Toronto—en appuyant, m'a-t-il semblé, sur le mot Toronto.

L'hon. M. FIELDING: Ce personnes ne demeurent-elles pas à Toronto?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quelques-unes, mais non pas toutes.

L'hon. M. FIELDING: J'avais compris que le bureau des directeurs était à Toronto. Si j'ai fait erreur en cela, je me rétracte.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le bureau est à Toronto, mais le bureau des directeurs du réseau national canadien se compose de personnes venant de toutes les parties du Canada. Il est donc inexact de dire que le Gouvernement abandonne à quelques citoyens de Toronto la disposition et l'administration des centaines de millions de dollars, au moins, dont l'honorable député a parlé.

Qu'on me permette de lui poser cette question: La compagnie du Pacifique-Canadien dirige l'exploitation de voies ferrées dont l'ensemble est beaucoup plus considérable que ne l'est celui représenté par le réseau national canadien; cependant, nous constatons que les actionnaires de cette compagnie—au nombre desquels on trouve des hommes d'affaires d'une expérience hors ligne et dont plusieurs habitent l'Angleterre, les Etats-Unis et le Canada—n'hési-

tent pas à confier à quelques citoyens de Montréal l'administration et la direction des fonds de leur vaste réseau. Les deux situations, à mon avis, sont absolument identiques, si nous adoptons le principe corporatif d'administration, ainsi que nous nous proposons de faire aux termes du présent projet. Aucun député, et sûrement pas l'honorable député préopinant (M. Fielding), ne voudra, je pense, accuser le bureau de direction du Pacifique-Canadien d'avoir mal géré les affaires de cette compagnie. Autant que je sache, ces hommes administrent ce réseau considérable d'une façon des plus habiles et des plus honnêtes. Ce que le Gouvernement demande à faire, au point de vue de l'administration et dans le but d'obtenir de ce réseau le résultat pratique le plus avantageux et cela le plus économiquement possible, c'est de constituer un bureau de direction responsable envers le gouvernement fédéral, et qui administrera les affaires du réseau national canadien, tout en percevant les revenus et en acquittant les frais d'exploitation suivant la coutume observée par toute exploitation prospère des voies ferrées.

Lorsque l'honorable député (M. Fielding) a soulevé la question au comité, je lui ai indiqué qu'il y avait deux modes d'administration, tous deux susceptibles d'application par le Gouvernement aux voies ferrées dont nous assumions la gestion. Nous pourrions les administrer directement par l'entremise du département des Chemins de fer, relevant directement du ministre des Chemins de fer, membre du cabinet; c'est le régime de l'Intercolonial depuis nombre d'années.

Dans ce cas on les administrerait précisément comme on administre le département des Chemins de fer, ou le département des Douanes, ou le département des Postes; en un mot comme on administre tous les services de l'administration publique actuellement. L'autre méthode, qui est celle que nous avons choisie, et que je prétends être celle que nous devions choisir dans la circonstance, consiste à administrer le service par l'intermédiaire d'un syndicat financier, d'une société anonyme, soit qu'elle possède les biens matériels de ces compagnies de chemins de fer ou qu'elle en ait la gestion en détenant le capital.

D'abord, il a fallu que le Gouvernement adopte le système de corporation relativement à l'administration des compagnies de chemins de fer ayant des obligations sur le marché, parce que, dans le passé, les compagnies avaient été financées et administrées d'après ce système. On a fait remarquer que lorsque nous avons pris possession du Nord-Canadien, si nous lui avions enlevé son caractère corporatif et avions acquis ses biens matériels par voie d'expropriation, ceci aurait entraîné immédiatement l'échéance de beaucoup de valeurs garanties sur hypothèque s'élevant à des centaines de millions de dollars qu'il aurait fallu payer. Nous aurions ainsi perdu tout le bénéfice des prêts passés, et il nous aurait fallu fournir, en espèces, une somme d'argent équivalente à la valeur des biens matériels du chemin de fer du Nord-Canadien. Le même argument s'applique au Grand-Tronc-Pacifique et au Grand-Tronc, au cas où nous nous en porterions acquéreurs. Dans le cas de l'Intercolonial, le Gouvernement a été propriétaire des biens matériels et si la compagnie du chemin de fer national canadien voulait plus tard acquérir l'Intercolonial, elle acquerrerait pour cela les biens matériels du réseau. Il ne pourrait pas y avoir de difficulté au point de vue des valeurs en cours, puisqu'il n'y en a pas. Le gouvernement du Canada possède le réseau, non pas par l'intermédiaire d'une société anonyme, mais directement.

Il y a une autre raison pour laquelle il faut adopter le système de société anonyme pour l'administration de ces grandes propriétés de chemins de fer. Le public a la ferme conviction que l'administration ou la gestion directe de chemins de fer par le Gouvernement entraînerait des abus, au point de vue du favoritisme politique. Cette idée a du bon. Personnellement les remarques de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) m'ont fait une grande impression. Il dit que si le Gouvernement possède un réseau de chemins de fer, soit en pleine propriété ou par l'acquisition du capital, il en est le propriétaire et doit être responsable de l'administration de ce réseau. Je suis de cet avis. Si l'administration du chemin de fer national par les personnes nommées par le Gouvernement ne donne pas satisfaction, évidemment le blâme en retombera sur le Gouvernement de l'époque. Il sera critiqué pour n'avoir pas su administrer le réseau d'une manière heureuse et efficace. Cela provient de ce que le Gouvernement est le propriétaire du réseau, malgré que ce soit par l'intermédiaire d'une corporation, et que l'administration est entre les mains de personnes que le Gouvernement a nommées et qu'il peut renvoyer pour cause. Mais afin d'éviter que le favoritisme politique ne s'introduise dans une entreprise d'une si grande importance pour le Canada, on a décidé qu'au lieu que le Gouvernement administre directement, il le fera par l'intermédiaire d'un bureau de direction, composé de personna-

ges représentatifs et capables, en qui le Gouvernement, le Parlement et le public auront confiance. J'ai dit l'autre jour et je repète aujourd'hui que la réussite de la nationalisation au Canada dépendra beaucoup de la situation, des qualités et de la réputation de ceux qui seront choisis pour administrer le service. L'appui que donnera le public à la nationalisation sera proportionné à l'impression que lui feront les personnes choisies par le Gouvernement pour administrer au nom du peuple.

Maintenant que j'ai établi le principe que pour un réseau comme celui-ci il faut, si l'on veut obtenir de bons résultats, que l'administration en soit confiée à une corporation au lieu d'être directe, j'en viens au fin mot de l'amendement proposé par l'honorable député et aux arguments qu'il a avancés. Quand le bill a été examiné en comité, l'honorable député a attiré notre attention sur l'article 16. J'ai dit à ce moment-là et je répète maintenant que j'attache toujours beaucoup d'importance aux idées préconisées par l'honorable député en cette Chambre, et dans ce cas particulieu j'ai examiné attentivement sa proposition. J'ai fait plus que cela; j'ai conféré de la chose avec les fonctionnaires responsables de mon propre département et du département des Chemins de fer, afin de me rendre compte autant que possible de l'importance de l'objection qui avait été soulevée par l'honorable député et jusqu'à quel point il serait possible de se rendre à sa demande .

Lorsque l'honorable député portait la parole devant le comité, j'ai pensé que cette proposition n'était pas susceptible de réalisation—je ne dis pas impossible, mais irréalisable—du point de vue d'une bonne gestion économique. Puisque le système que nous adoptons tend à confier l'administration du réseau à une corporation, l'adoption de la proposition de mon honorable ami aboutirait à la plus complète superfétation de tous les personnels, celui de la comptabilité, celui des commis aux écritures et celui de la vérification des comptes du réseau du Nord-Canadien.

Mon honorable ami dit que nous inaugurons mal le régime de la nationalisation des chemins de fer. Réellement, ce serait bien mal l'inaugurer que de décréter ici que ce réseau, en concurrence qu'il est avec le Pacifique-Canadien, devrait effectuer une double série de frais de l'importance de ceux que j'ai indiqués.

Mon honorable ami observe que c'est un principe essentiel de la gestion de l'Etat que les recettes soient versées dans le fonds du revenu consolidé et les comptes soldés subordonnément aux sauvegardes établies par les lois du service public et de la vérification. Je souscris volontiers à l'observation de mon honorable ami touchant le principe général, et j'en conviens, lorsque l'Etat se charge directement de la gestion, ce principe s'applique et doit s'appliquer. Mais lorsqu'il arrive que, pour faciliter et rendre plus efficace l'administration et afin de parer à toute possibilité de favoritisme politique, nous adoptons délibérément comme système la création d'une commission ou d'un conseil d'administrateurs que nous nous nommons, qui engagent eux-mêmes leurs personnels et assument la responsabilité de la gestion, en pareille circonstance, il est légitime, je ne dis pas de s'écarter du principe, mais d'adopter un autre système dont l'expérience a consacré la sécurité, c'est-à-dire l'administration du réseau confiée avec les sauvegardes voulues, à une corporation. Voici l'Intercolonial. Par le passé, les recettes de ce réseau, comme l'a observé mon honorable ami, ont été versées au fonds du revenu consilidé, et c'est là que s'est faite la vérification des appointements, des salaires et des autres frais du réseau. Après être allé aux renseignements, je suis en mesure de dire que la vérification de comptes que le gouvernement fédéral a fait effectuer relativement à l'Intercolonial a été très défectueuse et faite comme par manière d'acquit—et fatalement, il en devait être ainsi. Les fonctionnaires de la compagnie de l'Intercolonial ont reçu l'argent dans le fonds du revenu consolidé et l'ont payé en vertu de lettres de crédit. En d'autres termes, les fonctionnaires de la compagnie de l'Intercolonial, c'est-à-dire du gouvernement fédéral, ont fait précisément ce que font ceux du Pacifique-Canadien; ils ont reçu l'argent et l'ont payé, subordonnément aux sauvegardes et des autres contrôles établis pour la vérification, afin d'assurer la gestion.

Ainsi, dans la gestion de l'Intercolonial, réseau d'Etat auquel sont appliqués les principes mentionnés par l'honorable député, nous constatons précisément l'existence du système appliqué par la compagnie du Pacifique-Canadien, à savoir, que les fonctionnaires de ce réseau reçoivent l'argent et le versent. Comment pourrions-nous adopter, touchant le mode d'administration que nous avons choisi, le système préconisé par mon honorable ami?

En premier lieu, pour les besoins de l'administration, chargée de recevoir l'argent et de solder les comptes, il faut de nombreux personnels de commis aux écritures,

de comptables et de vérificateurs. Où sont-ils? Ils sont disséminés sur toute l'étendue de cet immense réseau presque de l'Atlantique au Pacifique, comptables, commis, agents chargés de recueillir les recettes, voyageurs et autres vérificateurs. Si toutes les recettes provenant du réseau des chemins de fer nationaux canadiens doivent être versées au fonds du revenu consolidé et vérifiées par les officiers du département des Finances ou au moyen de lettres de crédit émises dans ce but et délivrées aux fonctionnaires des autres départements et soumises à la vérification de l'auditeur général, cela entraîne la complète superfétation des services en question. Je le répète donc, la proposition formulée par l'honorable député n'est pas réalisable et elle est antiéconomique; elle est irréalisable, parce que le personnel administratif de l'Etat aujourd'hui est insuffisant—encore qu'il soit possible de le compléter—pour faire une vérification efficace de toutes les recettes et dépenses du réseau des chemins de fer nationaux—je dis efficace, parce qu'on ne saurait songer à faire un travail qui ne serait pas efficace—et j'ajoute économique, parce qu'il double pour le réseau des chemins de fer nationaux tous les services que j'ai mentionnés.

Mon honorable ami a fait allusion au système britannique, et sans être au courant des faits, je tiens à lui poser une question, car il pourrait me renseigner. Le gouvernement britannique confie sa gestion à ses divers départements comme cela se fait ici, et l'honorable député affirme à bon droit, si je ne me trompe, que tous les deniers sont versés au fonds du revenu consolidé et payés subordonnément aux sauvegardes du service public.

Mon honorable ami sait-il si les comptes de la compagnie du canal de Suez, dont le gouvernement anglais est le propriétaire des actions, sont soumis en détail à la chambre des communes anglaises, si les crédits sont votés en entier ou si c'est une compagnie particulière qui s'en occupe? Je ne le sais pas.

L'hon. M. FIELDING: Je ne peux vraiment pas répondre à l'honorable ministre. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami a parlé de l'Australie, or l'Australie n'administre pas au moyen d'une compagnie, mais directement, comme le gouvernement canadien administre l'Intercolonial. Le gouvernement australien est propriétaire des chemins de fer, il en a la propriété effective; il les a construits, me dit-on, dès le commencement et par conséquent la situation des chemins de fer australiens est analogue à la situation qui existe ici à propos de l'administration des différents départements du Gouvernement.

Mon honorable ami a dit que nous confions cette administration à certains hommes. Toute administration doit être confiée à certains hommes; en réalité, nous confions à certains fonctionnaires du Gouvernement l'administration de choses des plus importantes et si l'administration du réseau des chemins de fer nationaux, se fait par l'entremise d'une compagnie, chaque membre du personnel, chaque employé et chaque agent est en résumé et en réalité un employé du Gouvernement. De plus, l'administration de ce réseau peut être et sera soumise chaque année dans cette Chambre, à l'examen le plus minutieux et à une investigation approfondie, parce que, comme je l'ai déclaré lors de la discussion de ce bill par le comité ,si le gouvernement fédéral paye chaque année les déficits, le gouvernement fédéral est intéressé à chaque sou qui entre et à chaque sou qui sort. Non seulement le Gouvernement exige, mais accueillera avec plaisir les critiques que le Parlement fera des opérations indiquées dans le bilan présenté à la fin de l'exercice financier et il s'attend à ce que le Parlement ait communication de tous les renseignements détaillés qu'il pourra désirer sur l'administration complète du réseau. S'il n'en est pas ainsi, alors l'administration du chemin de fer sera inévitablement l'objet de soupçons.

Mon honorable ami a fait la déclaration quelque peu étonnante que s'il se produit un déficit, ces administrateurs de Toronto viendront trouver le ministre des Finances et lui diront: Vous devez payer le montant du déficit sans vous occuper du Parlement. C'est vrai en un sens, mais ce ne l'est pas dans un autre. Conformément à l'article 16, s'il existe un déficit à l'expiration de l'exercice financier, le gouvernement fédéral comblera ce déficit; autrement, le réseau du chemin de fer devrait emprunter de l'argent pour le combler ou s'il ne pouvait pas emprunter l'argent, l'exploitation serait arrêtée. La raison en est que le Gouvernement est le propriétaire du réseau. S'il existe un déficit à la fin de l'exercice financier, le ministre des Finances est autorisé à combler ce déficit sauf cette disposition que le montant payé par le ministre des Finances, en conformité de cet article, sera inclus dans le budget présenté au Parlement à la première session qui suit la clôture du susdit exercice financier; et

dans le cas d'un surplus existant à la fin d'un exercice financier, ce surplus sera versé dans le fonds du revenu consolidé.

A chaque session, le Parlement a la facilité de passer en revue les opérations de l'administration du réseau des chemins de fer nationaux, tant pour le déficit que pour le surplus. La partie importante de l'affaire c'est que bien qu'il s'agisse d'une compagnie, le gouvernement du Canada est propriétaire du réseau et que quiconque en dépend ,depuis le conseil des directeurs jusqu'au plus humble serviteur à leur emploi, est en réalité un fonctionnaire du Gouvernement dans le sens qu'il doit être strictement responsable d'abord envers le conseil des directeurs et par son entremise, au gouvernement du Canada pour sa conduite relative à la tâche qui lui est confiée.

Mon honorable ami a dit que nous débutions dans cette affaire avec deux difficultés, dont l'une est la clôture. D'une façon générale, je suis d'accord avec les observations de l'honorable député au sujet de l'inopportunité de faire usage de la clôture à moins que l'obstruction soit évidente et cela ne s'applique pas à mon honorable ami parce que les critiques qu'il a faites du bill étaient telles qu'elles pouvaient être présentées non seulement avec justice mais d'une façon très convenable. Nous avons écouté son argumentaion avec le plus grande attention et comme je l'ai dit, j'ai pris la peine de l'examiner au moment même et le jour suivant quand je l'ai soumise aux fonctionnaires de mon propre département, du département de l'auditeur général et du département des Chemins de fer parce que je désirais qu'on l'étudie très complètement. J'avais aussi l'intention, si la discussion du bill avait continué en comité de m'expliquer davantage sur l'argument de l'honorable député, parce que j'avais déclaré que la question serait soumise à une plus ample considération. Mais nous savons tous ce qui est arrivé. Il y a eu obstruction—je ne dirai pas de la part de tous les membres de l'opposition, parce que ce ne serait pas exact—mais il y a eu indubitablement de l'obstruction.

M. BUREAU: Pas du tout.

M. McKENZIE: Où?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne tiens pas à entrer dans les détails; mais il y a eu obstruction, il n'y a pas le moindre doute quant à cela. Je prise trop l'intelligence de certains honorables députés de la gauche pour croire un seul instant que quelques-unes des raisons qu'ils ont fait valoir à l'encontre de certains articles fort peu importants du bill ont été avancées aux fins d'obtenir des renseignements ou de faire entendre des critiques légitimes.

M. BUREAU: Quels sont ces articles?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'entrerai pas dans les détails. L'honorable député les connaît aussi bien que quiconque ici.

M. BUREAU: Au cours du débat, c'est le premier ministre intérimaire qui a prononcé le discours le plus long.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mais le premier ministre intérimaire n'est pas celui qui a pris la parole le plus souvent. A ce propos, je suis d'avis que la palme revient à l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau).

M. BUREAU: Mon honorable ami est-il en mesure de signaler un seul des articles peu importants du présent bill au sujet duquel j'ai pris la parole plus qu'à mon tour?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Lorsque mon honorable ami fait tant que de pécher, il le fait en connaissance de cause. Il n'y a personne en cette Chambre qui connaisse mieux que lui les dispositions de la loi des compagnies; or, dès que je le vois soulever des objections insignifiantes relativement à certains articles, je me demande pour quelle raison il en agit ainsi? Je n'accuse pas mon honorable ami d'avoir fait de l'obstruction pour des motifs inavouables; en compagnie d'autres membres de l'opposition, toutefois, il a fait de l'obstruction et voilà pourquoi le règlement de clôture a été appliqué.

M. BUREAU: Il m'est permis de différer d'opinion avec le ministre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'application de la clôture n'est pas un fait qui sort de l'ordinaire dans les parlements régis par la constitution britannique, bien que je l'admette, on le fasse assez rarement ici.

M. BUREAU: Le fait ne sort pas de l'ordinaire quand il s'agit de lois concernant le chemin de fer national canadien.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A la Chambre des communes d'Angleterre, c'est la méthode ordinairement suivie pour expédier les affaires du parlement. L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), a fait observer que le débat sur l'adresse a duré un bon mois. Or, le Gouvernement ne considère pas comme du temps perdu le débat sur le discours du Trône. Au cours des quatre dernières années, les mesures du

Gouvernement ont eu la priorité sur tout le reste, de sorte que les représentants des différentes parties du pays n'ont guère eu l'occasion de manifester leurs opinions. Ils auraient bien eu des demandes à faire valoir relativement aux besoins des régions qu'ils représentent ici, mais ils sont restés muets en face des dépenses qu'a entraînées la guerre et des nécessités urgentes de l'heure. Naturellement, les affaires du Gouvernement ont pour ainsi dire monopolisé le temps du Parlement. La même situation a existé au parlement britannique. Or, du moment que la guerre fut terminée, il était fort désirable que les honorables députés eussent l'occasion de manifester leurs opinions et de faire connaître les vues de leurs commettants sur les questions publiques de l'heure. Donc, le débat sur l'adresse en réponse au discours du trône qui a duré trois ou quatre semaines, a été l'un des plus utiles qui se soient jamais déroulés en cette enceinte par l'influence qu'il a exercée sur l'opinion publique en Canada. En plus de la fonction d'expédier les affaires publiques et de légiférer, le Parlement doit tendre à manifester les opinions que professe le peuple canadien dans les différentes parties du pays. Si nous avons au Parlement des débats au cours desquels les représentants du peuple expriment leurs idées en toute liberté, il n'est guère probable que l'opinion publique s'agitera dans le reste du pays; le peuple lit le compte rendu des discours de ses représentants dans l'enceinte du Parlement et il est satisfait de constater qu'ils ont exprimé les idées qu'il professe. On peut éviter bien des maux à l'Etat du moment que les représentants du peuple ont l'occasion de discuter librement à la Chambre des communes les questions intéressant particulièrement les régions qu'ils représentent ici.

Avant d'abandonner la question de la clôture, je ferai observer que mon honorable ami le chef de l'opposition a manifesté—je ne dirai pas un repentir de la onzième heure, mais un repentir de deux heures du matin—relativement au problème de la nationalisation. A deux heures et deux minutes du matin, il a déclaré: "En somme, nous les membres de la gauche, ne nous opposons pas à la nationalisation".

Voilà l'un des bons résultats que nous avons obtenus en appliquant le règlement de clôture. Mon honorable ami (M. Feilding) a prétendu que la nationalisation commence sous de mauvais auspices parce que la clôture a été appliquée. Il est bien important, toutefois, que dès le début la nationalisation de nos chemins de fer ait l'assentiment du chef de l'opposition. Or, l'un des bons effets de l'application du règlement de clôture, c'est qu'à deux heures et deux minutes du matin l'honorable chef de l'oposition a informé la Chambre qu'après tout ce qu'ils ont dit et fait, les membres de la gauche ne se sont nullement opposés au principe de la nationalisation.

Ainsi, l'application de la clôture n'a pas été un mal sur toute la ligne, comme l'honorable député l'a donné à entendre, puisque du moment que le règlement a été appliqué, l'honorable chef de l'opposition et la plupart des honorables membres de la gauche se sont montrés désireux de faire naître dans l'esprit du Parlement et du public qu'ils sont en réalité favorables au principe de la nationalisation, en dépit des déclarations qu'ils ont faites au cours du débat.

Quant aux déclarations faites précédemment par des membres de la gauche sur la question de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat à l'époque où il ne s'agissait point de la débattre, je vais lire quelques passages du compte rendu des débats qui mettent hors de doute l'attitude qu'ils ont prise à cet égard. Je vois que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. McKenzie) disait en 1916 (p. 4168, v. f.):

> Quant à la nationalisation des chemins de fer, j'y suis opposé. Mon avis est que l'on doit plutôt encourager l'initiative, l'énergie et l'effort personnels, au lieu d'en faire une agglomération qui tue l'esprit d'entreprise individuel. Nous devrions suivre l'exemple des Etats-Unis, où l'on a fait peu de nationalisation.

Voilà quelle était son attitude en 1916. En 1917, il disait (p. 4039-4040 des Débats, v. f.):

> Son projet, je ne l'ai point perdu de vue depuis l'an dernier, depuis le jour où il déposait un projet de loi pour autoriser la création de la commission qui a fait le rapport dont partie a été lue aujourd'hui. A ce moment-là, je me prononçai contre la nationalisation des chemins de fer. Mon opinion, je savais que le ministre n'en ferait guère de cas. Je n'ai pas changé d'avis et je persiste à croire que, au point de vue général, la nationalisation des chemins de fer, de ceux notamment qui sont établis en des régions nouvelles comme le Nord-Ouest, est contraire au bien du pays. Si nos compatriotes de l'Ouest comptent sur la nationalisation des chemins de fer pour assurer la ramification des voies ferrées de l'Etat, ils constateront que c'est une illusion.

Et il concluait dans les termes qui suivent:

> Je suis opposé à ce que le Gouvernement s'empare des chemins de fer à de pareilles conditions.

Je crois que ceci donne la clef de l'attitude prise par les membres de la gauche

sur l'article 20 du projet de loi tant débattu ces jours derniers dans cette Chambre. L'article tendait à faire revivre les chartes concédées au réseau des chemins de fer du Nord-Canadien, chartes dont plusieurs autorisaient la construction de chemins de fer dans l'Ouest, et mon honorable ami le chef de l'opposition disait en 1917:

Si nos compatriotes de l'Ouest comptent sur la nationalisation des chemins de fer pour assurer la ramification des voies ferrées de l'Etat, ils constateront que c'est une illusion.

Il ajoute plus loin (p. 4529, v. a.):

Je ne suis pas en faveur de la nationalisation. J'y suis, au contraire, opposé. Mais, si la situation est telle qu'il faille nous mettre en possession de ce chemin, prenons-le avec toutes ses dépendances, tout ce qui pourra profiter au peuple et lui être de quelque service.

Plus tard, dans la même année, il glisse dans le discours de l'honorable député d'York-Sud (M. Maclean) cette remarque (p. 4533, v. a.).

Sir John Macdonald ne voulait pas de la nationalisation.

Remarque à laquelle l'honorable député d'York-Sud répondit:

Il n'y était pas opposé.

En 1917, le chef de l'opposition disait encore (p. 5035, v. a.):

L'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat peut avoir du bon en soi, mais je ne suis pas en faveur de la chose.... Nous avons l'exemple du Pacifique-Canadien, qui n'est pas un chemin de fer de l'Etat.

Et il concluait de là qu'à défaut de paiement, il fallait nous emparer de tout ce que mentionnait la convention de 1914. En 1918, mon honorable ami endossait la politique de sir Wilfrid Laurier, en tant qu'il pouvait s'agir de construire des chemins de fer. Il ajoute, à la page 1379 des Débats:

Des journaux amis du Gouvernement ont alors (en 1911) beaucoup critiqué les chemins de fer qu'il avait sur les bras à l'époque.

Il continue en disant que, dans mon premier discours sur l'état budgétaire, je ne m'étais pas plaint de la situation des finances de la compagnie et que, tout en faisant à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique certaines critiques, j'avais dit que "c'était pour le peuple canadien une précieuse source de revenus."

Passons maintenant au débat de ces jours derniers, et voyons comment s'exprime mon honorable ami:

Je n'ai jamais été en faveur de la nationalisation; je ne le suis pas d'avantage aujourd'hui, parce que l'initiative privée me paraît devoir produire des résultats plus avantageux, surtout en fait de colonisation et de mise en valeur des ressources du pays.

[L'hon. sir Thomas White.]

Je ne rappelle pas ces choses pour les reprocher au chef de l'opposition. Il a parfaitement le droit de tenir cette doctrine, mais l'essentiel est de savoir quelle est sur ce point leur opinion vraie, et je pense qu'il suffira d'avoir lu quelques passages du discours du chef de la gauche pour indiquer la méfiance profonde que lui inspire en principe la nationalisation des chemins de fer.

M. McCREA: Le ministre veut-il faire entendre que l'on doive bâillonner ceux dont les opinions diffèrent des siennes?

L'hon. sir THOMAS WHITE: D'abord, je n'admets pas que l'on ait bâillonné qui que ce soit. C'est la faute des membres de la gauche si la clôture a été appliquée.

M. McCREA: De ce qu'un homme est opposé à la nationalisation d'un service public, il ne s'ensuit pas qu'il faille lui ôter la parole.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je l'avoue. Cependant, la règle relative à la clôture a été appliquée, non parce que les membres de la gauche s'opposaient à la nationalisation, mais parce qu'ils prolongeaient plus que de raison la délibération des différents articles du bill. Quelle a été l'attitude du premier lieutenant du chef de l'opposition (M. Lemieux) par rapport à la nationalisation? Au cours de cette session, il a dit (page 1882, v. f. des "Débats"):

Pour revenir à cette question de nationalisation, je dirai que c'est pour l'heure une opinion populaire, mais ceux qui tiennent pour cette innovation feraient bien vraiment de prendre la peine de lire certaines des meilleures autorités en la matière.

Puis il a ajouté, (page 1974 v. f.):

Les honorables députés de York-Sud et d'Algoma-Est ont beau dire que l'Ontario et l'Ouest sont en faveur de la nationalisation, la population de ces provinces, qui a le sens des affaires, ne saurait manquer de réfléchir avant de consentir à ce qu'on lance le Canada dans une pareille aventure.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a cité le compte rendu d'un discours prononcé par lord Shaughnessy à l'exposition nationale du Canada, en faisant observer que le noble lord savait ce qu'il disait et que ses paroles étaient pleines de sagesse. Lord Shaughnessy est très habile, mais la position qu'il occupe nous défend de le croire favorable à la nationalisation.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami étant à nous citer des passages, comme il le dit, je voudrais l'entendre citer les paroles de lord Shaughnessy. Je vais

citer moi-même, de mémoire, celles-ci qu'il a prononcées à l'exhibition nationale à Toronto :

Je ne voudrais pas m'opposer à la nationalisation des chemins de fer. Ce que je demande c'est que, avant de nous lancer dans cette nouvelle aventure, nous soyons sûrs du terrain sur lequel nous poserons le pied.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'y contredis pas; mais, d'un autre côté, voici ce que le "Globe", de Toronto, publiait dans son numéro du 23 avril 1919, au sujet de lord Shaughnessy :

L'autre antagoniste de la nationalisation, c'est lord Shaughnessy, qui lance le défi aux politiciens et aux fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat. Les fonctionnaires, dit-il, finiront par être des politiciens, et il ajoute ironiquement que les ministres seront bientôt devenus des hommes de valeur en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai ici la reproduction exacte des paroles de lord Shaughnessy et je vais les lire, afin de n'être pas injuste à son égard.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A quelle occasion a-t-il prononcé ces paroles ?

L'hon. M. LEMIEUX: A l'occasion de l'ouverture de l'exhibition nationale du Canada, le 26 août 1918.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les paroles que j'ai citées ont été prononcées dans une autre circonstance.

L'hon. M. LEMIEUX: Voici ce qu'il a dit :

D'ici à quelque temps, nous aurons l'occasion d'apprendre le résultat que nos voisins du Sud obtiendront dans la nationalisation des chemins de fer, et peut-être aussi aurons-nous acquis un peu d'expérience à nos propres dépens.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne suis pas hostile à la nationalisation des chemins de fer. Le jour où le Gouvernement sera convaincu que le pays désire la nationalisation de nos voies ferrées, nous sommes un peuple démocrate, la nationalisation se fera. Dans tous les cas, quelle que soit la politique adoptée, nous devrons être sûrs du terrain sur lequel nous poserons le pied sans quoi nous pourrions nous trouver en face d'un problème très sérieux à résoudre.

Voilà ce que j'ai cité à la Chambre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai cité les paroles qu'il a prononcées dans une autre circonstance, c'est-à-dire le 23 avril 1919, d'après le compte rendu du "Globe", de Toronto. L'honorable député a cité aussi M. Mitchell, président de la National City Company, de New-York. M. Mitchell prétend que la nationalisation coûte trop cher et qu'aux Etats-Unis, la mode de la nationalisation s'est beaucoup ralentie, au cours de l'année dernière. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a également cité l'opinion de la plus haute autorité de l'Europe en fait d'économie politique, d'après lui, et il a dit qu'elle était absolument opposée à la nationalisation. Puis il a prié la députation de réfléchir avant de souscrire à cette fantaisie, ajoutant que les meilleurs amis du Gouvernement à Toronto étaient opposés à cette politique. Je soutiens que le député de Maisonneuve (M. Lemieux) s'est fortement prononcé contre la nationalisation. Est venu ensuite le député de Trois-Rivières (M. Bureau). Ce qui me plaît chez lui, c'est qu'il est franc et parle toujours sans équivoque.

M. McCREA: Il fait toujours preuve d'intelligence.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il s'exprime toujours clairement et personne ne dira qu'il manque d'intelligence. Voici les paroles qu'il a prononcées :

Je suis opposé à la nationalisation; je l'ai déclaré.

Page 1820 du hansard de la présente session. Page 1822, il dit encore:

Je suis opposé à la nationalisation, j'ai déclaré, lors de la 2e lecture, que j'y étais opposé que j'étais en faveur des compagnies particulières et du contrôle de l'Etat.

Puis, page 1825, il ajoute:

Je veux que mes bons amis s'aperçoivent que, malgré mon opposition à la nationalisation, je tiens à aider autant que possible au succès du réseau national.

Le représentant de Kamouraska (M. Lapointe), qui est un pilier de son parti, dit à la page 1818:

Ceux qui croient que l'étatisme signifie nécessairement liberté et libre concurrence se trompent. Sous plusieurs rapports, il entrave tout au contraire l'expansion de la liberté. Il tue la concurrence, il établit dans l'Etat un régime bureaucratique.

Je cite ces extraits parce qu'ils manifestent l'opinion des députés de la gauche, vu qu'on a déclaré que ceux-ci n'étaient pas hostiles aux principes de la nationalisation.

Je le répète, j'admets bien qu'un homme public approuve l'initiative privée et blâme la nationalisation. Mais il faut nécessairement savoir quels sont les sentiments d'un homme public, quel est sur ce sujet l'avis d'un membre de cette Chambre. A en juger par les extraits que j'ai lus, il est évident que les chefs de la gauche n'admettent pas le principe de la nationalisation.

L'autre inconvénient, a dit le représentant de Shelburne-et-Queen (M. Fielding), c'est

que nous avons négligé d'entourer la nationalisation des précautions voulues. Je soutiens que j'ai complètement réfuté cette assertion.

Je signalerai à mon honorable ami ce qui me semble vrai: que la commission hydro-électrique, présidée par sir Adam Beck, est au Canada le plus grand exemple de nationalisation. Sans pouvoir l'affirmer, vu que je ne m'en suis pas enquis formellement, je crois que la commission est administrée de la même manière dont nous nous proposons d'administrer le chemin de fer national du Canada. On ne demande pas, que je sache, à la législature de l'Ontario d'ouvrir un crédit pour la somme entière dont la commission a besoin, comme cela a lieu à l'égard des services de l'administration publique.

Je soumets que mon honorable ami se trompe lorsqu'il croit que le présent projet de loi déroge aux principes d'une sage administration des affaires de la nation. On procède différemment à cause des exigences de la gestion des corporations, et pour la même raison qui oblige les actionnaires du Pacifique-Canadien à confier à un bureau qu'ils choisissent la direction du réseau de la compagnie, qui leur appartient.

M. BUREAU: Le premier ministre intérimaire est-il un adepte de la doctrine de la nationalisation?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. BUREAU: C'est tout ce que je veux savoir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je dirai pourquoi. Prenons la situation actuelle du Canada. Nous avons constaté que l'initiative privée n'a pas réussi, sauf dans le cas du Pacifique-Canadien. J'ai déclaré, l'autre jour, et je le répète, que l'initiative privée et la politique ont amené la situation où nous nous trouvons. Afin de protéger sa mise de fonds, représentée par ses garanties et par celles des provinces, et pour protéger les compagnies de transport, l'Etat a été obligé de se charger des chemins de fer que nous administrons aujourd'hui, et il sera tenu d'acquérir presque toutes les autres voies ferrées, à l'exception du réseau du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: Si le ministre a autant de confiance que nous voudrions le croire au principe de la nationalisation, pourquoi fait-il exception du Pacifique-Canadien?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis en faveur d'une politique nationale qui consiste à faire une seule chose sensée à la fois et à la faire autant qu'il est nécessaire. Il y a une autre raison. La compagnie du Pacifique-Canadien est une institution admirablement administrée qui rend de bons et utiles services au pays, et à l'heure qu'il est, il est à désirer que nous ayons deux réseaux de voies ferrées, afin que l'un régularise l'autre, au point de vue de l'efficacité dans l'administration.

Une VOIX: Lequel?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Eh bien, je dirai à mon honorable ami qu'envisageant un avenir éloigné—laissant de côté le Canada au sujet duquel je ne veux rien affirmer—en Grande-Bretagne, dans ses possessions d'outre-mer et en Europe, on constatera, peut-être pas de nos jours, que le contrôle des voies ferrées passera infailliblement à l'Etat et qu'on ne verra plus le gaspillage qui résulte de la duplication et de la concurrence causées par l'initiative privée.

Tel me paraît être le sentiment des plus habiles parmi les hommes qui, dans le monde entier, ont à s'occuper des entreprises de chemin de fer dues à l'initiative privée. Pour avoir une bonne administration, il faut créer un conseil ou une commission qui, avant tout, inspire la plus entière confiance au public, une confiance plus grande encore que celle qu'il accorderait au Gouvernement.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Au Gouvernement actuel, par exemple.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ainsi, prenons la commission hydroélectrique d'Ontario. Le public a la certitude qu'elle est bien administrée...

L'hon. M. LEMIEUX: Cette manière de voir est-elle celle du ministre des Chemins de fer?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le souci de l'avenir, la nécessité de prévenir le gaspillage et l'établissement de voies parallèles font que la nationalisation est devenue chose inévitable. Hier encore, je causais avec un Anglais distingué qui m'apprenait que la question des chemins de fer est entièrement remise à l'étude en Angleterre où, en cette période d'après-guerre, l'on voit de doubles installations de têtes de ligne et des lignes établies à grands frais les unes à côté des autres. Dans le but d'écarter ces causes d'inutile dépense, on va y prendre des dispositions propres à assurer l'exploitation économique et satisfaisante de tous les réseaux de chemins de fer.

Un DEPUTE: Et de la marine marchande.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Dans quelque temps peut-être; il n'en est pas encore question à cette heure. En notre pays, le Gouvernement a pris possession d'un vaste réseau auquel il ajoutera de nouvelles artères. Que cette entreprise nous soit donc un sujet d'orgueil, et efforçons-nous de la faire réussir.

M. McMASTER (Brome): On ne trouvera pas mal, je me plais à l'espérer, que je m'efforce de ramener la pensée des membres de la Chambre à la question qui fait l'objet du présent débat. Il ne s'agit ici ni des entreprises particulières ni de celles de l'Etat, mais bien de la surveillance à être exercée par le Parlement par opposition à celle qu'exercent les compagnies privées. Le premier ministre intérimaire proclame si haut sa foi en la nationalisation que sa conversion en semble de date bien récente, et il se peut bien que tel l'apostat qui veut se faire distinguer par son zèle, le ministre ait renié le principe de l'initiative privée dont il se faisait naguère le champion.

Pour examiner le sujet avec le calme voulu, il importe de se pénétrer de l'idée que la question des entreprises d'initiative privée ou publique n'est pas de celles qui réclament le déploiement d'une ardeur quasi religieuse. N'est-ce pas plutôt une question d'affaires? Je le crois, et c'est comme telle que je me propose de l'examiner.

Monsieur l'Orateur, je ne reste jamais indifférent quand le premier ministre intérimaire adresse la parole; je me fais invariablement un devoir de lui prêter l'oreille la plus intéressée et la plus attentive. C'est ainsi que je n'ai pu m'empêcher de remarquer un singulier contraste entre son langage d'aujourd'hui et celui qu'il tenait il y a quelque temps au sujet de l'idée suggérée par mon honorable collègue de Shelburne-et-Queen (M. Fielding). L'autre soir, au cours de la discussion du projet de loi en séance du comité, ce député formulait précisément l'avis qu'il a énoncé de nouveau cet après-midi. Or, que fit alors le premier ministre intérimaire? On le vit se lever et se retourner avec cette grâce exquise qui lui est particulière pour répondre à l'honorable député (M. Fielding): "Ce que vous dites là, monsieur, mérite d'être très sérieusement pris en considération. Pour ma part, je crains que l'idée ne soit impraticable; néanmoins, je me consulterai avec les fonctionnaires du Gouvernement afin de savoir s'il n'y va pas de l'intérêt du pays de suivre votre avis". Quelle attitude prend-il aujourd'hui que le même conseil est donné à la Chambre? Cet avis est peu sage, proclame-t-il; ce langage respire la mauvaise foi, ce raisonnement est détestable, l'argument est spécieux.

A quoi tient donc cette volte-face? Ce passage de la politesse, des plus grands égards à une assez brusque rebuffade est attribuable à ce que mon honorable ami (M. Fielding) a eu le malheur de dire, sans peut-être y trouver grand plaisir, que la gestion de tous ces chemins de fer doit être confiée à certains personnages qui demeurent à Toronto et aux environs. Y aurait-il quelque chose d'injurieux pour le premier ministre intérimaire dans le fait de prendre à Toronto les hommes qui devront faire partie du conseil d'administration de ce réseau? Je ne le crois pas. Mais qu'est-ce donc qui a pu porter le premier ministre intérimaire à parler avec une telle chaleur? Je vais vous le dire. C'est qu'il a vu dans le discours du représentant de Shelburne-et-Queen ce qui pourrait être considéré comme l'assertion que les gens voient le projet de loi d'un mauvais œil parce qu'ils craignent qu'il n'ait pour effet de remettre le Nord-Canadien entre les mains de Mackenzie et Mann et de leurs compères. La cause de la soudaine volte-face du premier ministre intérimaire, la voilà:

L'honorable ministre a déclaré, et j'ajouterai ainsi soit-il à sa déclaration, que pour réussir avec la nationalisation, l'administration des chemins de fer doit être confiée à ceux qui jouissent de la confiance du peuple. Le député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a dit que le projet de nationalisation contenu dans le bill pêche de deux côtés. Je dirai même trois, parce que les contribuables sont d'avis que Mackenzie et Mann ne sont pas assez désintéressés de cette mesure.

M. BURNHAM: Que suggère alors l'honorable député?

M. McMASTER: Je ne répondrai pas à cette interruption parce qu'elle ne se rapporte pas à la question en jeu dans le moment. Le peuple a vu avec méfiance que le ministre intérimaire de la Justice, que j'estime beaucoup en tant qu'avocat, en se faisant le champion du bill à la Chambre, a fait asseoir à ses côtés l'une des plus petites étoiles de cette constellation du barreau qui, pendant des années, s'est groupée autour de Mackenzie et Mann. De plus, il nous a avoué que le projet de loi a été rédigé par ce que j'appellerai le soleil de ce firmament. J'ai nommé M. Zebulon A. Lash.

Tout le barreau canadien a beaucoup de respect pour ces avocats. Mais nous préfé-

rerions que la nationalisation de ce grand réseau débutât sans cette liaison étroite, apparemment, entre MM. Mackenzie et Mann et le Gouvernement. Savez-vous bien, monsieur l'Orateur, que le pays n'a aucune reconnaisance pour la façon dont MM. Mackenzie et Mann ont administré leur chemin de fer? A tort ou à raison, il trouve que le niveau de la vie publique n'a pas été élevé mais abaissé plutôt par les opérations de ces messieurs.

Le premier ministre intérimaire a pris beaucoup de temps à défendre la forme de la constitution civile de cette compagnie qui doit gérer nos chemins de fer.

L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) n'a jamais discuté la forme de la constitution civile de la compagnie, de sorte que toute cette argumentation ne relevait pas de la question. L'honorable député a demandé que le Parlement garde pour lui la juridiction des deniers du peuple.

Le premier ministre intérimaire a fait une comparaison entre le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. Il a dit que les actionnaires, répartis dans tout le pays, se reposaient sur les directeurs du soin de leurs intérêts. Il a ajouté alors: "Pourquoi le peuple canadien ne remettrait-il pas l'administration du Nord-Canadien aussi complètement entre les mains des administrateurs nommés par les actionnaires de cette compagnie? Il n'y a qu'une réponse à cet argument, mais elle est absolue et la voici: Les actionnaires privés du Pacifique-Canadien opèrent avec leur propriété personnelle et ils ont le droit de nommer qui ils veulent pour leurs directeurs. Le Gouvernement, d'un autre côté, ne dispose pas de sa propriété en propre, mais de celle des citoyens. Et nous qui siégeons dans cette enceinte, du moins de ce côté-ci de la Chambre, nous voulons nous assurer que la propriété du peuple, dans cette affaire, soit entourée de toutes les garanties et de toute la protection dont les traditions et la sagesse britanniques nous ont montré la prudence et la nécessité.

Un autre argument mis de l'avant par le premier ministre intérimaire c'est qu'ainsi nous économiserions un double travail de vérification. Je pense réellement que ce n'est pas là une raison sérieuse. Personne ne dit que si la vérification des comptes de chemin de fer est faite par les fonctionnaires de l'auditeur général il faudra que les employés de la compagnie en fassent une autre. Une vérification devrait suffire. Mon honorable ami le premier ministre intérimaire prétend aussi qu'après un déficit, le Parlement aurait le droit de voter des crédits pour y faire face. Parfaitement. Mais cela me rappelle ce qu'un membre du parti radical a dit un jour aux communes d'Angleterre: "Le roi parle généralement de "mon armée" et de ma "marine", mais il parle toujours de "la dette nationale". Nos amis les directeurs de cette compagnie de chemin de fer pourront peut-être parler de "nos locomotives et de notre matériel roulant", mais quand il y aura des déficits, ce sera le "déficit du peuple canadien".

Me voici au dernier argument enthousiaste du premier ministre intérimaire. Il a dit: "je crois,—je ne suis pas sûr,—que la commission hydro-électrique d'Ontario administre ses affaires en ce qui regarde le Parlement de cette province de la même façon, que nous le projetons pour cette commission ou compagnie relativement au Parlement du Canada." Je sais le premier ministre intérimaire fort occupé. J'ai fait observer, l'autre soir à la Chambre, combien il était inhumain de la part de vingt-trois membres du cabinet de laisser faire à ce ministre le travail de deux. Mais quand il nous montre comment agir à l'égard de la plus grande entreprise nationale que le pays ait peut-être jamais assumée, il devrait fournir de meilleurs arguments. Nous devrions avoir des renseignements exacts.

Des hommes honnêtes et bien renseignés peuvent fort bien avoir des opinions contraires touchant le régime de la nationalisation. Nous sommes en présence du grand plan de nationalisation que le Gouvernement s'est engagé à réaliser et il faut que chacun de nous, peu importe ses sentiments antérieurs touchant le régime de l'exploitation par l'Etat, donne à ce plan tout son appui. Mais le Gouvernement ne doit pas chercher à faire du capital politique du fait que certains députés de la gauche sont opposés à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Si nous allions les compter nous trouverions, je crois, autant de députés de la droite qui ne sont pas très enthousiastes sur cette question de la nationalisation. Pour moi, la nationalisation est un principe que je voudrais appuyer avec enthousiasme, car en théorie il me paraît juste. L'idée qu'un chemin de fer est de sa nature, un monopole, qu'il ne peut réussir qu'à condition d'être un monopole, et que tous ces monopoles doivent appartenir, ou du moins être sous le régime de l'Etat, me paraît excellente. Mais je dois considérer les faits, je ne puis pas passer outre. Quels sont ces faits? Le régime de l'exploitation par l'Etat a été mis a l'épreuve aux Etats-Unis; il a produit d'énormes déficits; le régime de l'exploita-

tion par l'Etat a été mis à l'épreuve en Grande-Bretagne où il a produit également d'énormes déficits. Je sais que l'étatisme s'est révélé un grand succès dans l'affaire des assurances maritimes en Grande-Bretagne. Au début des hostilités les navires n'osaient quitter les ports parce qu'il ne se trouvait pas de compagnie d'assurance assez forte pour garantir leurs cargaisons et les navires eux-mêmes. Le Gouvernement s'est engagé à les assurer; il l'a fait, et il a rendu par là un service signalé à la nation et aux Alliés, sans compter qu'il a réalisé en même temps de très beaux profits. J'ai demandé au Gouvernement l'autre jour s'il était en mesure de nous dire si le gouvernement de la Grande-Bretagne versait les primes dans le Fonds de revenu consolidé, mais je n'ai pas eu de réponse.

Nous autres députés de la gauche, nous sommes bien prêts à faire une épreuve loyale du régime de la nationalisation tel que disposé dans le présent bill. Nous voulons le voir réussir. Nous n'aurions pas une parcelle de sentiment patriotique au cœur si nous n'entretenions pas cet espoir; certes, je ne sais quel sera l'avenir financier du pays si ce plan fait faillite. Néanmoins, j'affirme qu'en vue de toutes les difficultés inhérentes à la situation, en vue des récentes expériences de l'étatisme non seulement de ce côté de l'Atlantique mais de l'autre aussi, le Gouvernement serait bien avisé de suivre les conseils que lui ont dictés la sagesse et l'expérience de l'honorable député de Queen-et-Shelburne.

M. SCOTT: Je représente une région de la province d'Ontario où la grande majorité du peuple a foi dans le principe de la nationalisation; j'y crois moi-même; je désire donc ardemment que nous arrivions à une conclusion sérieuse là-dessus.

Rien n'est plus important que de faire débuter le régime national sous d'heureuses auspices. Je fais partie de la députation depuis nombre d'années et j'avoue que, dès mon entrée à la Chambre, en écoutant la discussion du budget du chemin de fer Intercolonial j'ai eu l'impression que jamais, avec la méthode alors en vogue, le chemin de fer Intercolonial serait un succès. A mon point de vue, ce que le Parlement doit apprendre tout d'abord touchant l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, c'est que le Parlement ne connaît rien a l'exploitation d'un chemin de fer; qu'il devrait donc confier à un autre corps l'administration des chemins de fer. Si nous allions proposer aux directeurs du Pacifique-Canadien de soumettre leur budget annuel à une assemblée comme la nôtre ils trouveraient l'idée suprêmement ridicule. Ils répondraient qu'ils ne pourraient espérer mener l'entreprise du Pacifique-Canadien à bonne fin s'ils adoptaient les méthodes suivies par le Dominion dans le passé.

L'amendement proposé cet après-midi suggère qu'en adoptant le bill en discussion le Parlement fait une démarche radicale; que le Parlement se départit de l'usage établi en ce pays et s'engage dans la mauvaise voie. Cette idée me répugne souverainement. Je maintiens que cette grande entreprise ne peut être conduite de façon heureuse qu'en suivant la méthode prescrite par le présent projet de loi. Le principe de la mesure peut paraître nouveau au Parlement. On nous a exposé clairement les considérations qui l'emportaient dans une affaire de ce genre en Angleterre. Cependant le principe qu'adopte ce bill a présidé aux entreprises financières de provinces et de municipalités. Tandis que par le passé un principe fondamental prescrivait que les revenus perçus par un conseil municipal devaient relever exclusivement de ce même conseil, tant pour l'administration que pour les dépenses, néanmoins dans l'Ontario et à travers l'ouest du Canada, où nous avons fait de nombreuses expériences de l'étatisme, nous avons découvert que les anciennes méthodes ne s'adaptent pas à la conduite des entreprises publiques.

Les conseils municipaux d'Ontario et de l'Ouest ont adopté le principe même de ce projet de loi. Ils ont nommé des commissions chargées de la gestion de leurs installations hydrauliques, électriques et autres. Ces entreprises publiques sont soumises au régime proposé pour ce grand réseau public.

Si le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) avait prononcé, il y a quinze ou dix-huit ans, dans la législature d'Ontario, son discours de cet après-midi, il aurait, sans doute, reçu les applaudissements des deux partis. Mais les choses ont changé au pays. La législature d'Ontario constate qu'elle ne pouvait maintenir cette grande entreprise publique de l'énergie hydro-électrique par l'application des anciennes méthodes. Que fit-elle? Exactement ce que le Gouvernement propose de faire ici: elle mit l'affaire sous la direction d'une commission. Qu'est-ce que fait cette commission? Répond-elle à la législature? Les députés, des deux côtés de la législature, discutent-ils le pour et le contre de toutes les mesures et initiatives de la commission

hydro-électrique? Non. Elle poursuit son travail de direction de la même façon dont les directeurs de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien gèrent leur entreprise. Chaque année, la commission rédige un rapport qu'elle soumet à la législature: celle-ci peut constater si les opérations de la commission accusent un déficit ou un surplus. Le tout est sujet à l'enquête la plus complète de la part de la législature, qui peut faire toute vérification qu'elle juge nécessaire. Si la nationalisation doit réussir au Canada, ce sera seulement par l'adoption des méthodes qu'ont dû adopter les municipalités de tout le pays, dont l'Ontario n'a pu se passer pour la plus prospère de ses entreprises publiques.

Il y a un instant, je disais que le Parlement n'était pas encore renseigné à tous égards en matière de nationalisation. Nous ne pourrons, je crois, mener cette entreprise à bonne fin qu'en nous assurant le personnel requis. L'essentiel, dans toute l'affaire, c'est le choix d'un bureau de directeurs compétents et la formation d'un exécutif approprié. A ce sujet, une chose m'a toujours frappé, depuis que je suis les délibérations de cette Chambre. Peut-être ne devrais-je pas faire de reproches, mais je crois que si nous recrutons des collaborateurs qualifiés pour assurer la réussite de la nationalisation, cette Chambre des communes devra prendre le parti de les traiter convenablement, et non pas comme s'ils étaient des tire-laine. Voici ce que je veux dire. Supposons que le Parlement se procure, pour diriger les chemins de fer de l'Etat, des hommes qui ont acquis une renommée, ceux qui ont mené à si grand bien la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, des hommes comme sir William Van Horne ou lord Shaughnessy. Si on les critique et les injurie comme on l'a fait dans cette enceinte des serviteurs du public, on ne saurait espérer engager ainsi des hommes de cette compétence à rester au service de l'Etat. Le succès de cette grande entreprise nous importe à tous. Nous pouvons différer d'avis quant au meilleur mode d'exploitation ou d'administration. Mais, comme Canadiens, nous sommes tous intéressés au succès final. Je crois très sincèrement que nous ne pourrons obtenir ce succès qu'en maintenant l'entreprise sur une forte base d'affaires et en traitant équitablement et comme il convient les fonctionnaires publics.

L'application de la loi de clôture a soulevé beaucoup de critiques en cette Chambre, tant aujourd'hui que lors de la dernière étude du bill en comité. Je n'ai pas eu l'avantage d'être présent, les trois premiers jours de la discussion du projet de loi en comité. Mais j'ai eu l'occasion de l'étudier et de l'entendre délibérer pendant une journée de la séance en comité, alors que la discussion était censée se poursuivre sous le régime du règlement de clôture. Il ne m'a pas fallu siéger en Chambre bien des heures pour en venir à une décision.

Quant à ce règlement de clôture, il me semble que l'expédition des affaires serait grandement simplifiée, si nous en avions une plus fréquente application. Le fait s'est répété plus d'une fois: quelques-uns des meilleurs discours que j'aie entendus en cette Chambre étaient des discours de vingt minutes. Le présent projet de loi ayant été délibéré quatre jours en comité, lorsque déjà il était déposé depuis quelque temps, et mainte occasion ayant été fournie de le discuter, tout le temps voulu a été donné à la députation de se l'assimiler à fond.

On a fait allusion au Pacifique-Canadien. Le Parlement ne semble pas d'avis que c'est le moment approprié de l'acheter. Les considérations financières ont leur importance, à la vérité; mais je suis convaincu que notre pays ne saurait se contenter de l'exploitation par l'Etat de la moitié de ses chemins de fer, tandis que l'autre appartiendrait à des particuliers.

Plus tard, il y aura forcément conflit entre les deux, et il arrivera qu'à la fin du compte, le Parlement, sciemment ou non, ne sera pas juste envers la compagnie privée. Par conséquent, si la compagnie du Pacifique-Canadien était sage, elle profiterait de cette occasion pour s'unir au Gouvernement afin de fondre les deux grands réseaux en un seul vaste chemin de fer national. Ceci ne se fera peut-être pas tout de suite, mais cela viendra forcément un jour ou l'autre, et ce sera une des meilleures choses qui puissent arriver au Canada. L'industrie des chemins de fer est, comme toutes les autres, d'un bon rapport. Dans n'importe quel genre de commerce, il y a des gens qui réussissent là ou d'autres font le contraire. Comme je l'ai déjà dit, le succès de cette entreprise dépendra entièrement de la catégorie de gens que l'on chargera de l'administrer. Si le Gouvernement pouvait se porter acquéreur du chemin de fer du Pacifique-Canadien et le combiner avec les réseaux qu'il a déjà achetés ou qu'il est sur le point d'acquérir, nous aurions non seulement la direction absolue de tous les chemins du Canada, mais la plus parfaite organi-

sation d'administrateurs de chemins de fer au monde. En effet il n'y a pas de raison pour que ces personnages, qui ont administré avec tant de succès le Pacifique-Canadien—ce dont tous les Canadiens sont fiers—ne puissent pas se charger de tous les chemins de fer du Canada dans l'intérêt de la nation et les administrer pour le bienfait du public.

M. McKENZIE (Cap-Breton-Nord): Monsieur l'Orateur, le chef du Gouvernement (sir Thomas White) s'est contenté pendant un moment de discuter le mérite même du projet de loi; mais ensuite il a commencé de faire de la politique, il a établi une distinction entre les deux côtés de la Chambre, disant que nous étions opposés à la nationalisation des chemins de fer et que, lui, il était en faveur, espérant par là s'attirer les applaudissements de ses partisans et un peu de gloire dans certaines régions du pays où la nationalisation se trouve être populaire. Un député qui veut jouir de la confiance du public doit s'efforcer de le servir honnêtement et franchement avec ses propres opinions et non pas nager entre deux eaux. Il n'y a pas un homme qui puisse espérer jouir de la confiance de la nation—ou qu'il en jouisse ou non, de travailler pour le bien du peuple—à moins qu'il n'ait lui-même de bons principes et qu'il ne soit pas susceptible d'être emporté à tout moment par le courant de l'opinion publique. J'oserai dire au premier ministre intérimaire que son histoire n'est pas celle d'un fervent de la nationalisation.

Elle était, à venir jusqu'à il y a quelques années, je dirai même quelques semaines, celle d'un partisan convaincu, défenseur de l'initiative privée. Mais en faisant de la politique, il y a quelques jours, il a trouvé bon de ménager la chèvre et le chou et s'est montré en faveur de la nationalisation.

Or, ce n'est pas du tout la question qui est devant la Chambre. On ne discute pas et l'on n'a jamais discuté si la nationalisation est populaire ou non, ou si c'est une bonne ou mauvaise politique. Nous avons nationalisé les chemins de fer, et le but de ce projet de loi est de déterminer comment nous devons administrer la propriété que nous possédons. Je défie le premier ministre intérimaire de dire que si le Nord-Canadien avait réussi dans ses affaires comme le Pacifique-Canadien, il serait intervenu et le leur aurait arraché pour en faire une entreprise publique. Pas du tout. En ce moment il fait d'une nécessité une qualité. Nous avons été forcés de prendre possession du Nord-Canadien et c'est pourquoi il nous faut en sortir le mieux que nous pourrons. Je suis sûr que le premier ministre intérimaire serait le dernier, intentionnellement ou non, à citer à faux un de ses collègues; je serai généreux à son égard en disant que, par inadvertance, il a mal rapporté mes paroles aujourd'hui. Il m'a fait dire, au sujet de ce projet de loi, que j'étais opposé à la nationalisation, alors qu'il citait des remarques que j'avais Il m'a fait dire, au sujet de ce projet de loi, nistre des Chemins de fer présenta pour la première fois ses demandes de crédit et son rapport sur la nationalisation d'un chemin de fer que nous possédions déjà, que nous exploitions depuis un an et pour lequel il demandait d'autres fonds. Le premier ministre intérimaire a cité les paroles que j'avais prononcées à cette époque comme si je les avais prononcées l'autre jour.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député a-t-il ou n'a-t-il pas cité ces paroles dans le discours qu'il a fait l'autre jour?

M. McKENZIE: Je les ai citées. Je voulais me justifier devant la Chambre et le public après que le premier ministre intérimaire eut dit que je m'étais déclaré opposé à la nationalisation l'année précédente. J'ai cité ce que j'avais dit à cette époque-là, savoir:

> Il importe pour le public que nous sachions bien ce que nous faisons. Si c'était une assemblée de directeurs. . . .

Et je m'adressais au ministre des Chemins de fer se présentant devant la Chambre avec son budjet.

> . . . . ce ne serait pas fort gai. Les directeurs et les actionnaires auraient constaté que nous étions en train de dépenser des millions de dollars pour le développement et l'exploitation du réseau, mais que cette exploitation n'a pas été lucrative. Nous sommes endettés. Si nous étions des directeurs et des actionnaires ordinaires d'un chemin de fer il faudrait mettre la main dans notre gousset afin d'y trouver l'argent voulu pour les améliorations et l'exploitation du chemin de fer et la perspective ne serait pas riante. Quoi qu'il en soit, nous sommes encore à nos débuts dans cette entreprise. Je n'ai jamais été partisan du régime des chemins de fer d'Etat. . . .

Cela remonte à plus d'un an. Soyons francs. La vie est trop précieuse, la paix chose trop douce, et l'approbation de ma conscience m'est trop chère pour m'intéresser à autre chose qu'à ce que je crois.

> Je suis partisan de ce système aujourd'hui. . .

Voilà ce que je disais, l'an dernier.

....car l'initiative privée en pareille matière est préférable. Surtout en matière de colonisation et de développement, l'initiative privée et l'énergie individuelle l'emportent sur l'exploitation par l'Etat; mais par la force des circonstances, nous sommes pris dans ce filet et force nous est bien d'en tirer le meilleur parti—c'est ainsi que j'envisage la question.

J'ajoutai que j'espérais que le ministre reviendrait, l'année prochaine, armé d'un bilan qui soutiendrait favorablement la comparaison avec la situation financière du Pacifique-Canadien. J'ajoutai que rien n'empêchait le ministre d'obtenir les services de spécialistes comme ceux du Pacifiique-Canadien pour la mise en service du réseau. Je n'ai en rien modifié mon attitude depuis l'an dernier. Au cours de la délibération de ce bill, je n'ai pas été en lieu d'exprimer mon avis sur l'exploitation privée. Il ne s'agissait que des meilleurs moyens à prendre pour exploiter le réseau que nous avions déjà acquis et le premier ministre intérimaire n'aurait pas dû prendre la tangente et se lancer dans la discussion de l'exploitation d'intérêt particulier, puisque c'était sortir de la question. En portant la parole devant le public de l'Ouest, non seulement l'an dernier mais quelque temps auparavant, j'ai dit que si les électeurs de l'Ouest tenaient au développement des chemins de fer, et à la construction de nouvelles voies ferrées dans l'Ouest, ils ne trouveraient pas leur compte dans le régime des chemins de fer de l'Etat. Pourquoi ai-je dit cela? Parce que, depuis cinquante ans, dans ma province, et en certaines parties du Québec, l'Etat exploitait l'Intercolonial et l'on n'avait pas construit une seule ligne de chemin de fer en Nouvelle-Ecosse. J'avais donc le droit de dire aux citoyens de l'Ouest qu'ils y gagneraient davantage à bénéficier de l'esprit d'initiative et de progrès des compagnies. Je savais ce qu'avait réalisé la compagnie du Pacifique-Canadien dans l'Ouest et je savais ce que feraient Mackenzie et Mann, s'ils avaient l'argent. Je savais que le pays progresserait plus rapidement, si les chemins de fer étaient exploités par des compagnies particulières.

M. BURNHAM: Quelle alternative l'honorable représentant propose-t-il?

M. McKENZIE: C'est un genre d'attaque passé à l'état chronique chez mon honorable ami. En homme d'affaires avisé qu'il est, je lui laisse le soin de débrouiller la question: Puisque sa question est sur le bureau, nous avons bien droit de la discuter; nous devons nous cantonner dans l'affaire dont la Chambre est saisie, sans prendre la tangente et se lancer dans un débat sur les avantages respectifs du régime des chemins de fer d'Etat et celui de l'exploitation d'intérêt particulier. Nous possédons déjà le réseau, et tout ce qu'il faut faire, c'est de déterminer les principes à appliquer dans la gestion de ce réseau. Voilà la véritable question en délibération, et je me demande pourquoi le ministre voudrait s'en écarter. Relisons le préambule du bill et que dit-il? Voici le texte:

Considérant que Sa Majesté, au nom du Canada, a acquis la possession de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien et des diverses compagnies constituantes et auxiliaires comprenant le réseau du Nord-Canadien.

Le préambule dit que nous avons acquis le réseau. Il ne s'agit maintenant que de la question de gestion. J'ai exposé aussi clairement que j'ai pu mon attitude sur la nationalisation des chemins de fer. Si les populations de l'Ouest doivent passer sous ce régime des chemins de fer de l'Etat, j'espère qu'elles en bénéficieront dans une plus large mesure que ne l'ont fait les citoyens de la Nouvelle-Ecosse; car décidément nous n'avons guère à nous féliciter. J'espère vraiment que l'Ouest sera plus heureux, et que ce régime des chemins de fer de l'Etat inaugurera pour l'Ouest une ère de progrès et de développement qui ne s'est pas fait sentir dans les Provinces maritimes. Cet après-midi, le premier ministre intérimaire a cité certaines paroles que j'aurais prononcées il y a quelques années et j'aurais affirmé que c'est là une des raisons qui me portaient à croire que les populations de l'Ouest n'amélioreraient pas leur situation en substituant à l'initiative privée, à l'énergie des particuliers le régime de l'Etat en matière d'exploitation de chemins de fer, régime dont nous avions fait l'expérience dans l'Est. Il est possible que ce régime, qui a abouti à l'insuccès chez nous, réussisse ailleurs.

Je l'espère; j'espère qu'à mesure que les années passeront, les affaires s'amélioreront, non seulement en ce qui touche la nationalisation des chemins de fer, mais pour tout le reste.

L'autre soir, on a essayé de nous couvrir de honte et de mépris et l'on a parlé de nous plus ou moins comme des traîtres à nos propres intérêts, parce que nous aurions dit quelque chose en faveur du Pacifique-Canadien. Personnellement, je n'ai entendu aucun député parler en faveur du Pacifique-Canadien. Aujourd'hui, j'ai entendu le premier ministre intérimaire dire que le Pacifique-Canadien avait servi le pays avec compétence et fidélité. Or, si le

Pacifique-Canadien a servi le pays avec compétence et fidélité et nous a donné un service splendide, reprochera-t-on à un homme public d'avoir dit un bon mot dans cette Chambre en faveur de cette institution, dont le premier ministre intérimaire a si bien parlé? Evidemment, on ne peut marquer d'aucune flétrissure un honorable député qui a pu parler favorablement du Pacifique-Canadien.

L'amendement qui nous est soumis, n'a pas dû prendre le Gouvernement par surprise. Ce bill est basé sur une résolution qui a été l'objet d'une discussion très complète. Quand la résolution était soumise à la Chambre, j'ai dit au ministre que je ne pouvais pas admettre le principe qui enlève au Parlement la gestion du revenu du Canada, et que je continuerais à m'opposer à ce principe. Je persiste dans cette détermination. Je crois que le Parlement devrait savoir, qu'il lui faille ou non quelques employés de plus, cela importe peu, comment l'argent arrive et comment il s'en va, et au bilan final, nous devrions dire comment régler le compte. C'est le principe défendu et mis en pratique en Angleterre pendant des siècles et c'est le principe qui y est appliqué aujourd'hui. L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) nous a expliqué que si l'on s'était écarté de ce principe pendant une courte période avant 1854, depuis lors, on avait suivi, en Angleterre, la pratique de ne pas dépenser un centime des deniers publics sans que la dépense soit approuvée par le Parlement. Je crois que c'est un excellent principe à suivre. Si nous devons abandonner l'administration de nos chemins de fer à une compagnie indépendante sur laquelle nous n'exerçons aucune surveillance, à quoi sert le Parlement? On nous propose de mettre des milliers de milles de chemins de fer et des millions, et parfois des milliards de dollars, hors du contrôle du Parlement. Si nous devons accepter cela, pourquoi nous réunir ici? Pourquoi ne pas nous réunir une année et accorder une charte à quelque compagnie particulière pour administrer toutes les affaires du pays, puis fermer la porte bruyamment et rentrer chez nous, en laissant la compagnie administrer les affaires? Si le principe est bon pour une chose, il est bon pour une autre. Si cette proposition est la proposition par excellence que l'on doit établir pour l'administration de nos chemins de fer, assurément le même principe est bon pour d'autres choses et peut s'appliquer à tous les départements de l'administration publique. Je prétends que le peuple canadien ou le peuple anglais, ou tout autre peuple bien gouverné, n'accepterait pas un instant, une semblable proposition. Il est préférable de s'en tenir au vieux principe. Ayons l'administration absolue de notre propre revenu et dépensons-le comme en pourra décider la sagesse du Parlement. Si l'article 16 de la loi avait dit que le déficit serait comblé quand le Parlement aurait voté l'argent, cela n'aurait pas été si mal; mais il ne dit pas cela. Il dit que si un déficit se produit, le directeur gérant de la compagnie ira simplement au bureau du ministre des Finances et lui dira: "J'ai un déficit de $10,000,000 ou de $20,000,000 cette année, ayez l'obligeance de me donner votre chèque pour ce montant, conformément aux dispositions de l'article 16 de la loi."

Si le ministre lui posait des questions à ce sujet, il dirait: "Vous n'avez rien à me demander; conformément à cette loi du Parlement, j'ai droit à cet argent, vous n'avez plus de contrôle à exercer; donnez-moi votre chèque pour que je puisse me procurer l'argent."

Six mois après, le ministre a le privilège, en disposant son budget, de dire: "Nous avons été obligés de débourser $20,000,000." Qu'allons-nous faire? L'argent est dépensé. Il est ridicule de dire que nous avons aucun contrôle de cet argent. Nous en avons fait l'abandon d'avance. Nous avons arraché cet argent des poches du public et nous l'avons remis à cette compagnie. Après cela, on nous dit que nous avons la possibilité de siéger très sagement ensemble et de lire qu'on avait dépensé une telle somme d'argent l'an dernier, et nous n'avons plus qu'à adopter cette législation du fait accompli, confirmant le geste du ministre qui a remis le chèque.

Nous croyons qu'il devrait y avoir une enquête des plus minutieuses sur l'administration de cette compagnie. Où est le mécanisme prévu par la loi pour faciliter une semblable enquête? Il n'y a pas une ligne, pas un mot dans cette loi qui donne à l'auditeur général le droit de dire quelque chose, de faire rapport ou d'instituer une enquête, et il n'y a pas trace d'autorité pour soumettre ces comptes au comité des comptes publics et au contrôle du Parlement.

En terminant, je ferai observer que le ministre des Finances a paru vouloir excuser la conduite du Gouvernement qui a appliqué la clôture afin d'empêcher la discussion à fond des dispositions du bill. Le ministre des Finances a prononcé le dernier des grands discours qui aient été faits

au cours du débat, trois ou quatre heures à peine avant l'application du règlement de clôture. L'honorable ministre a parlé pendant une heure et demie avant l'application de la clôture. Le peuple canadien doit-il supposer que ce long discours du ministre des Finances était nécessaire pour expliquer et défendre les dispositions du projet de loi avant l'application du règlement de clôture?

S'il était désirable et utile que le ministre des Finances prît part au débat, l'obstruction n'était certes guère prononcée, car le rôle de l'obstruction c'est de retarder indûment l'expédition des affaires au Parlement. Or, quelques heures à peine avant l'application du règlement de clôture, le ministre a jugé à propos de prononcer un discours d'une heure et demie, afin d'expliquer convenablement au Parlement la nature des différentes dispositions du bill. A l'heure qu'il est, toutefois, il soutient que l'application de la clôture était absolument nécessaire. Il avait déclaré, le soir précédent, au cours des remarques qu'a faites l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) que l'article 16 serait laissé en suspens. Il a admis que l'objection, que soulevait l'article en question était très sérieuse et qu'elle serait mise à l'étude. Or, que fit ensuite le ministre des Finances? Après avoir prononcé son long discours, il est sorti de la salle et il n'a jamais consacré une seconde d'attention à l'article incriminé. Il n'a jamais fourni l'occasion à la Chambre de revenir sur le sujet; il a fait appliquer la clôture et l'article qu'il avait promis de revoir et de faire modifier au besoin n'a jamais été retouché. Comment pourrait-il convaincre le peuple canadien qu'il était nécessaire d'appliquer le règlement de clôture avant d'exécuter la promesse qu'il avait faite?

Je prétends donc que l'emploi des recettes provenant de l'exploitation du réseau de nos chemins de fer nationaux devrait être absolument sous la juridiction du Parlement; la motion déposée par l'honorable député de Queen-et-Shelburne renferme la seule méthode à suivre relativement à l'adoption du présent projet de loi, en sorte que l'exploitation de notre réseau national de voies ferrées relèverait absolument et légitimement de la juridiction du Parlement.

M. CLARK (Red Deer): Monsieur l'Orateur, je regrette de retarder quelques moments les délibérations de la Chambre, mais je vous donne l'assurance que mes observations ne dépasseront pas le cadre des discours limités qui doivent accompagner, à mon avis, l'adoption d'un projet de loi en 3e lecture.

L'honorable chef de l'opposition a lutté vaillamment contre une situation dont il sent lui-même toute la difficulté. Il a conservé toutes les apparences d'un homme aux prises avec des difficultés qu'il a lui-même fait naître, et a avoué qu'il a foi en l'homme dont les opinions ne changent pas avec le vent. J'ai une foi absolue en l'honnêteté de mon honorable ami; je crois réellement qu'il voudrait se persuader qu'il est un homme de cette valeur, et j'admettrai volontiers qu'il l'est pour ainsi dire toujours: il a donné des indices, toutefois, qu'il n'a pas été tout à fait à la hauteur de la situation, dans la présente circonstance.

Je dois dire que pour moi, le principe de la nationalisation n'a pas été en jeu du tout au cours de ce débat. J'ai suivi attentivement les délibérations de la Chambre vendredi soir dernier et encore lundi soir; j'ai vu mon honorable ami se lever et lire les déclarations qu'il avait faites relativement à la nationalisation, au cours de la dernière session. Or, si je me rappelle bien, il a mis dans l'idée de la Chambre qu'il lisait ces déclarations pour établir que son attitude n'a pas varié. Si c'est là l'attitude qu'il a adoptée, elle est parfaitement honorable, bien que, lundi soir, à mon avis, il ait donné de légers indices de vacillation. J'ai peut-être gardé une idée erronée de la situation. J'aurais été heureux de croire qu'il s'en est tenu à l'attitude adoptée vendredi soir. A l'heure qu'il est, je crois que c'est encore l'attitude qu'il a prise vendredi soir; je suis certain, toutefois, que la Chambre a constaté une différence entre l'attitude qu'il avait adoptée vendredi soir et celle qu'il a eue lundi soir. Je suis donc loin d'être favorablement impressionné et édifié, lorsque mon honorable ami se lève et veut nous faire croire qu'il n'est pas un homme à modifier ses opinions avec le vent.

Quant aux remarques qu'a faites mon honorable ami relativement à l'application de la clôture et à la question de savoir s'il y a eu obstruction ou non, je dois des excuses à la Chambre pour revenir sur ce sujet en considération du débat qui s'est déroulé vendredi et lundi soirs.

Quoi qu'il en soit, je crois être en mesure de fournir un exemple qui rendra la tâche excessivement difficile à mon honorable ami, s'il veut nier encore l'existence de l'obstruction.

L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) s'est levé à maintes reprises, les traits

illuminés d'un large sourire dénotant combien il s'amusait dans son for intérieur du rôle qu'il jouait pour répéter dix fois au moins dans l'espace de dix minutes qu'il désirait obtenir des renseignements purement et simplement.

C'est une remarque bien anodine et la plupart d'entre nous auraient convenu d'un besoin de renseignements; mais, après avoir renouvelé cette assertion dix fois dans l'espace de dix minutes, mon honorable ami le chef de la gauche me permettra bien de lui dire que cela ressemblait fort à de l'obstruction. Je n'ai pas besoin d'insister, n'est-ce pas? Chacun de nous sait ce que veut dire l'obstruction. On donne à ce mot, au parlement de la Grande-Bretagne, le sens de répétitions inutiles. L'honorable député de Pontiac ne dira point, je suppose, qu'il ne s'est pas inutilement répété, en disant et redisant qu'il prenait la parole pour demander des informations, qu'il ne les avait pas et qu'il en avait besoin.

Quant à l'affaire présentement soumise à la Chambre, mon désir sera toujours, monsieur l'Orateur, de prêter mon attention la plus vive à toute proposition venant de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). On accordera que c'est ici une innovation, ou que c'est du moins de la nature d'une innovation; mais je la crois plus apparente que réelle. Au reste, ce n'est pas dans ce pays seulement, monsieur l'Orateur, que les innovations sont en vogue, et nous ne pouvons que suivre le courant. Les orientations nouvelles sont à l'ordre du jour et, pour croire que nous n'avons pas à nous y préparer dans les circonstances par lesquelles passent ce pays et le monde en général, c'est vouloir courir le risque de marcher vite à reculons dans les voies qu'il convient de faire suivre aux affaires de la nation.

Mon honorable ami le premier ministre intérimaire a défendu la nationalisation d'une manière très lucide, très plausible, s'appuyant sur des motifs de grand poids, et je dois dire, en toute sincérité, qu'il a su me convaincre de toute façon. Après nous être décidés pour la nationalisation, deux modes de traitement de cette affaire se présentaient, et mon honorable ami le chef de la gauche est bien lui-même forcé d'admettre que, dans la situation où se trouvent ces chemins, une décision s'imposait; ou d'administrer le chemin de fer national canadien comme l'était l'Intercolonial, ou d'en confier la gestion à une compagnie. A l'égard de l'Intercolonial, je demanderai à mes collègues de la gauche, qui le connaissent plus familièrement que moi, qui ont vécu dans la partie du territoire qu'il parcourt et en ont surveillé le fonctionnement, s'il n'est pas incontestable que, sous toutes les administrations, libérales ou conservatrices, cette ligne a été pour elles une occasion de favoriser leurs amis? Cela étant, la présente administration peut-elle songer, pour le chemin de fer national canadien, à un mode d'exploitation dont l'essai, fort restreint, se trouve n'avoir abouti qu'à l'exercice d'un favoritisme effréné? Le premier ministre intérimaire nous déclare que le Gouvernement s'est décidé pour l'autre méthode, après mûre délibération. Quel but avait-il en agissant ainsi? C'était de mettre fin, s'il est possible, à ce favoritisme et, si le Gouvernement ne confie pas la direction de ce réseau à des hommes qui coopèrent à cette œuvre d'épuration, le pays lui en demanderait un compte sévère. C'est là, je crois, que gît toute la difficulté. Que le Gouvernement dise à ses directeurs: nous voulons que ce chemin soit administré selon la vraie manière des affaires, nous voulons que, dans le cas d'un travail spécial le concernant, vous y employiez les plus capables, et nous entendons que la politique ne s'en mêle point. Faute d'agir ainsi, le Gouvernement peut se tenir prêt à répondre au peuple de ses actions. Si, au contraire, il agit de la sorte, je ne doute point du succès de l'entreprise; je ne doute point, comme je l'ai déclaré, que ce réseau ne devienne l'égal, en richesse et en puissance, de celui du Pacifique-Canadien, et ils contribueront tous les deux à l'étonnement dans lequel notre pays jettera le monde, plus tard. Toute l'affaire dépend du choix des hommes qui dirigeront l'entreprise, hommes de talent, dignes de notre confiance. Ainsi soutenu, le réseau marchera dans la voie de la réussite. Si de tels hommes nous manquent, prenez-les au dehors. Que ce soient des hommes honnêtes, fiables et compétents. Dites-leur bien qu'ils auront à faire réussir l'entreprise, sans préoccupations politiques d'aucune sorte. Cela fait, j'ai une telle confiance en mon pays que je ne doute point de l'avenir de ce réseau.

Quant au contrôle parlementaire, j'ai dit qu'il s'agissait d'une innovation, et je crois que la Grande-Bretagne peut, ici, nous servir d'exemple par la manière dont elle traite les comptes de l'Inde. Le Parlement, toutefois, ne se désiste point, que je sache, du droit qui lui appartient de se renseigner sur la manière dont les chemins de fer sont conduits. Dans une affaire de cette importance, il faut nécessairement agir par des mandataires. Est-ce que les actionnai-

res du Pacifique-Canadien font autrement à l'égard de leur réseau, une des entreprises les plus considérables du monde? Nous pouvons sûrement trouver, au Canada, des hommes qui fassent pour la nation ce que les directeurs du Pacifique-Canadien font pour les actionnaires de cette ligne. Soutenir le contraire serait désespérer de notre vie publique et de notre politique, que l'on jugerait corrompue jusqu'aux moelles.

Je crois que nous le pouvons, et je souhaite, du fond du cœur, que nous le puissions, pour le succès de l'entreprise, pour l'avenir de la vie publique du Canada, dans l'intérêt de la propriété, du progrès et du véritable bien-être de ce grand pays. Je conseillerais à la gauche de prendre cette même attitude et d'adopter les idées que je viens d'exprimer. Je lui aiderais même à les adopter. Qu'elle fasse de la critique tant qu'elle le voudra, mais qu'elle permette au Canada l'expérience de la nationalisation des chemins de fer.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à passer au vote?

M. CAHILL: L'honorable député (M. Micheal Clark) m'a fait plaisir en disant qu'il m'avait entendu répéter dix fois en dix minutes que je ne pouvais réussir à obtenir des renseignements de la part du ministère au sujet des différents articles de ce bill compliqué. Or, je suis heureux de savoir qu'en réitérant une simple déclaration comme celle-là, j'ai réussi à convaincre le brillant député. Il a oublié de dire à la Chambre que le ministère n'avait pu répondre, ou du moins n'avait pas répondu à nos questions, et que lorsque ce bill fut soumis à la règle de la clôture, au moins dix des articles qu'il comprend n'avaient pas encore été mis en délibération, bien qu'ils fussent les plus importants de ce projet de loi le plus sérieux qui ait été présenté depuis des années. L'article auquel mon honorable ami (M. Fielding) a proposé un amendement fut mis en délibération un lundi, le premier soir du débat. Je n'étais pas alors présent.

Je dois avouer qu'en entendant parler de la coopération du Gouvernement et de M. Lash avec le groupe Mackenzie et Mann, j'ai éprouvé un mal de tête assez prononcé pour me trouver dans l'impossibilité d'être ici ce soir-là. Si j'eusse été présent j'aurais parlé de cet article comme je l'ai fait quand le projet de résolution a été soumis, parce que la proposition d'amendement de mon honorable ami (M. Fielding) ne contient rien qui puisse nous empêcher de l'adopter. Le ministre des Finances déclare qu'il va falloir doubler le personnel. Il n'en est rien. Toute corporation puissante, comme le Pacifique-Canadien, par exemple, emploie des vérificateurs et fait faire, quand même, des vérifications au dehors. Le personnel préposé à la vérification par les chemins de fer de l'Etat pourrait être sous la juridiction de l'auditeur général, et une seule vérification pourrait suffire pour la compagnie et pour le pays.

Le député de Red Deer (M. Clark) a déclaré que je cherchais à faire de l'obstruction. Je l'ai entendu dire par d'autres députés aussi. Peut-être ne me suis-je pas bien fait comprendre par rapport à certains points, quand nous avons parlé de l'article 17 en comité, au sujet de la date de la réunion annuelle qui doit avoir lieu en avril, certains députés ont pensé qu'il s'agissait d'une question de peu d'importance. Eh bien, si cette réunion a lieu le deuxième jeudi d'avril plutôt que le 31 décembre, le rapport, si rapport il y a, sera présenté au Parlement un an plus tard, tandis qu'en faisant expirer l'exercice le 31 décembre on pourrait soumettre au Parlement, pendant la session, le rapport des opérations de l'année précédente. L'article ayant été adopté par le comité, il n'est pas probable que le rapport annuel soit présenté au Parlement avant l'année suivante, et il datera alors de si longtemps, que le ministre en charge dira tout simplement: "Voici les comptes de l'année dernière, nous avons eu ce déficit et nous avons payé. C'était l'année dernière et nous faisons mieux, maintenant." La proposition d'amendement était donc importante. L'exercice financier de l'administration fédérale expire le 31 décembre. Pourquoi ne pas faire concorder ce terme avec celui de l'exercice du réseau des chemins de fer de l'Etat? On ne nous l'a pas dit. Cependant, le Gouvernement doit avoir eu des raisons pour fixer la réunion annuelle au mois d'avril. Pourquoi l'a-t-il ainsi fixée? Est-ce parce qu'il ne serait pas commode de soumettre au Parlement, au cours de la session de cette année-là, les rapports des opérations de la compagnie? Je ne vois pas que la proposition d'amendement ne puisse convenir au ministère ou au bureau d'administration du chemin de fer.

Si les membres du Parlement avaient le rapport de l'auditeur général, ils seraient en état de discuter en connaissance de cause l'administration des chemins de fer nationaux, mais ils ne le seraient pas un an après que les paiements auraient été effectués à même la caisse publique sans la sanction du Parlement. L'adoption de ma

proposition ne donnerait lieu à aucune dépense supplémentaire. Il est tout aussi nécessaire de faire vérifier les dépenses d'une compagnie dont les directeurs sont nommés par le Gouvernement, qu'il l'est de faire vérifier les dépenses des représentants du peuple.

Le public ne veut pas que le ministère ou le Parlement dispose de ses fonds sans qu'il y ait une vérification indépendante; ainsi, nous avons nommé un auditeur général qui n'est pas sous la férule du ministère. Cela étant, il est aussi indispensable qu'il y ait une vérification des comptes, lorsque le Gouvernement charge un tiers d'employer les deniers publics: On dépensera près de cent millions de dollars dans cette entreprise, et le projet de loi n'exige aucune vérification. Pendant qu'il était en discussion, j'ai demandé au ministère si un rapport serait présenté au Parlement, et c'est là l'une des nombreuses questions auxquelles je n'ai pas obtenu de réponse.

Or, il n'y a pas un seul député qui a suivi tout le débat qui puisse me dire que le ministère nous a appris qu'il soumettrait au Parlement à une certaine date un état complet des recettes et des dépenses de cette entreprise. Je me demande s'il nous refuse ce renseignement à dessein. Mais le bill renferme une foule de dispositions qui me déplaisent et qui déplaisent au public. En le critiquant ces jours derniers, je n'exprimais pas mon avis seulement; j'interprétais dans une grande mesure les sentiments d'un grand nombre de gens. A n'en pas douter, monsieur l'Orateur, l'opinion prévaut parmi le public que, si l'entreprise doit réussir, il nous faut jeter Mackenzie et Mann par-dessus bord. Les directeurs choisis étaient des directeurs du Nord-Canadien, et au témoignage du ministère, leur administration a été un fiasco. Le Gouvernement a-t-il jeté les yeux autour de lui pour découvrir d'habiles administrateurs de chemins de fer, ou même de fervents adeptes de la nationalisation qui auraient accepté la direction de l'entreprise? Il me semble que ce serait la chose la plus aisé du monde de trouver au pays un groupe formé des meilleurs administrateurs de voies ferrées et de les débarrasser autant que possible des entraves politiques.

Des députés déclarent que les directeurs en sont maintenant libres. Le ministre des Chemins de fer les tient tous par des ficelles; il peut les faire mouvoir à sa guise et il n'est pas tenu de se présenter devant le Parlement pour expliquer sa conduite. Pendant que le comité étudiait le projet, j'ai émis l'idée que les directeurs devaient être nommés de la même manière que les membres de la commission des chemins de fer. Quelques-uns m'ont demandé si je voulais qu'ils fussent nommés pour dix ans. J'ai répondu que je ne le proposais pas, parce que, dans une entreprise semblable, quelques-uns des plus âgés devraient exercer leurs fonctions pendant une période de temps trop longue; mais j'ai laissé entendre qu'on pourrait les nommer pour quatre ou cinq ans, à peu près de la même manière que les membres de la commission des chemins de fer. Le Gouvernement ne deviendrait pas impuissant; il pourrait ajouter ou retrancher des directeurs. Cependant, ceux-ci seraient sûrs de conserver leurs postes aussi longtemps qu'ils rendraient de bons services.

J'ai aussi proposé qu'il y ait un arrangement concernant le partage des bénéfices.

A l'heure qu'il est, une commission étudie un projet de coopération entre le capital et le travail. Si cette opération doit exister, elle sera nécessairement fondée sur une participation quelconque dans les bénéfices. Voici la plus grosse entreprise dont nous aurons jamais la direction à laquelle nous pouvons appliquer ce régime.

Nous nous occupons d'un réseau dont les pertes sont de quelques millions de dollars. Il serait aisé d'élaborer un projet qui permettrait à tous les employés, y compris les directeurs, de participer dans les bénéfices, lorsque la recette atteindrait un certain chiffre.

Une VOIX: Que dites-vous des déficits?

M. CAHILL: Un tel projet, ne grossirait pas les déficits; il pourrait les diminuer. Vous pourriez prendre les déficits comme point de départ—celui de cette année, si vous vouliez, ou le déficit moyen d'une suite d'années—et partager les bénéfices avant même l'encaissement d'un dividende sur la mise de fonds. Il n'y aurait pas de mal à cela. Vous obtiendriez le concours cordial des employés du réseau; tous les intéressés auraient la chance de participer dans les bénéfices de l'entreprise, et si la commission était nommée pour plusieurs années, ils se sentiraient à l'abri des influences politiques. Tous les employés, pris ensemble ou individuellement, auraient intérêt à rendre l'entreprise lucrative

Monsieur l'Orateur, nous devons nous débarrasser des déficits. Nous ne pouvons pas les entasser sans cesse. Autrement nous ne porterions pas seulement le coup de grâce à la nationalisation; nous détrui-

rions aussi la réputation du Canada. Nous devons attirer des gens au pays. Nous avons besoin d'immigrants.

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

Reprise de la séance.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, à l'heure de la supension de la séance, la discussion portait sur le réseau des chemins de fer nationaux et, d'une manière générale, sur la nationalisation des voies ferrées; mais ce dernier sujet n'est pas de ceux qu'il y a lieu d'aborder au moment où nous sommes invités à voter la 3e lecture du présent projet de loi, vu que le chemin de fer national est en la possession de l'Etat et que la nationalisation des voies ferrées est déjà chose accomplie. On a quelque peu reproché à l'opposition d'avoir voulu se faire donner des renseignements au sujet de ce projet, bien que nombre des articles fussent susceptibles d'être modifiés pour le plus grand bien du pays et dans l'intérêt même de la nationalisation.

Au cours de la discussion en comité général, le premier ministre intérimaire proposa de réserver l'article 3, qui a trait au capital-actions de la compagnie; il s'agissait alors de savoir si le capital-actions devait être attribué au ministre des Finances sans que celui-ci fût autorisé à l'aliéner. Quand je demandai au ministre de l'Intérieur, chargé de piloter le projet de loi, pour quelle raison on mettait le Gouvernement en mesure d'aliéner les actions de la compagnie en écartant ainsi l'article en question, il me répondit qu'il existait une entente avec certains des porteurs d'obligations du Nord-Canadien, et que ces personnes aimeraient peut-être à échanger leurs valeurs contre des actions de la compagnie.

Laissez-moi dire tout d'abord que le peuple ne me semble pas disposé à partager avec qui que ce soit l'administration du chemin de fer national. Ce réseau appartient aujourd'hui à l'Etat, et nous avons l'occasion de mettre la nationalisation à l'épreuve; or, tant que le pays ne se sera pas déclaré incapable d'administrer ce réseau, les actions de la compagnie du chemin de fer national devront rester en la possession du Gouvernement et nulle partie n'en devra être aliénée à l'insu du Parlement.

L'autre jour, le premier ministre intérimaire donnait à entendre que l'on faisait de l'obstruction et, répondant à une question, affirmait dans les termes que voici qu'il avait pour lui la presse du pays:

> A l'heure qu'il est, l'appui de la presse nous est pour ainsi dire entièrement acquis. Les journaux du Canada sont dirigés par des hommes intelligents avant tout, et l'on ne peut concevoir qu'ils ne prêtent pas un vigoureux appui à ce Gouvernement d'union.

[M. Cahill.]

Je ne sais s'il voulait parler de tous les actes du Gouvernement, mais il y a lieu de penser qu'il faisait allusion à la politique ministérielle en matière de chemin de fer. J'ai sous les yeux des découpures du "Globe" de Toronto et du "Star" de Montréal, deux journaux assez respectables qui, pour appuyer la plupart des mesures législatives proposées par le cabinet unioniste, n'en doutent pas moins que la décision arrêtée par le Gouvernement à l'égard du chemin de fer national soit dans l'intérêt bien entendu du pays. Voici ce que disait le "Globe" dans un article de fond publié le 30 avril:

> Les gens se sentent pris de mécontentement et de crainte quand on leur apprend que le Gouvernement fédéral a chargé M. Z. A. Lash de rédiger la loi concernant le chemin de fer national et que, pour n'être plus chargés de l'exécution d'entreprises pour le compte du Nord-Canadien, Mackenzie et Mann, que l'on connaît de vieille date, font encore des affaires sous le nom de Northern Construction Company. On croirait plus volontiers que le Gouvernement se propose de tenter un effort réel en vue d'établir le chemin de fer national sur une base solide s'il nommait membres du conseil d'administration un ou deux des plus vaillants champions de la nationalisation, et s'il choisissait le principal adjoint de M. Hanna parmi les membres les plus habiles du personnel d'exploitation du Grand-Tronc. Il n'existe aucune raison de souffrir que les gros bonnets du défunt Nord-Canadien supplantent tous les autres dans l'administration du chemin de fer national. Si cela se continue, le public ne manquera pas de se douter que la nationalisation n'est qu'un simple camouflage dont on use pour permettre à l'ancienne clique de faiseurs et d'entrepreneurs de poursuivre leur jeu comme par le passé.

Le "Globe", soit dit en passant, soutient avec zèle la cause de la nationalisation. D'autre part, le "Star" de Montréal, qui la combat, si je ne me trompe, et se prononce en faveur de l'initiative privée, publiait dans son édition du 28 avril:

> Que signifie cette précipitation? Le premier ministre intérimaire (à propos, quand sir Robert reviendra-t-il?), sir Thomas White, déclare que le Gouvernement est irrévocablement lié à la nationalisation des chemins de fer et que celle-ci est définitivement établie.

Et plus loin:

> Sir Thomas White et M. Rowell insinuent clairement que les obstacles que l'on met à leur politique socialiste proviennent surtout de ce que le Pacifique-Canadien redoute la nationalisation des chemins de fer.
>
> Par contre, nombreux sont ceux qui commencent à se demander quelle est la cause de l'empressement inquiet que, en ces temps de crise financière et industrielle, on met à faire peser sur le pays le fardeau de nouvelles voies ferrées. On disait autrefois: "Cox ne peut attendre." Qui est-ce qui est si pressé aujourd'hui?

Voilà qui traduit assez fidèlement le sentiment populaire. Nos populations sont favorables à la nationalisation des voies ferrées dont il s'agit ici: elles entendent que la gestion en soit bonne. Ils ne sont pas rares ceux qui pensent que si le réseau est bien administré, il sera bientôt en mesure, quand il nous viendra un plus grand nombre d'immigrants pour cultiver nos terres, d'amener la réduction du coût du transport tant dans l'Ouest que dans les autres parties du pays.

Depuis que le Gouvernement a eu l'administration de ce chemin de fer, les tarifs ont été augmentés et nous avons dépensé de grosses sommes d'argent sans aucun renseignement précis sur le but des dépenses. Aucun doute que le peuple finira par se fatiguer et qu'il tiendra le Gouvernement responsable de cet état de choses, responsable même au point de lui faire perdre le pouvoir, à la prochaine élection peut-être.

Mais ce n'est pas assez tôt pour sauver la situation des chemins de fer. A moins que le Gouvernement ne consente à jouer cartes sur table et donner tous les renseignements à la Chambre, le peuple soupçonnera qu'il n'est pas traité avec justice et honnêteté. Une fois que le peuple aura perdu confiance, l'administration du réseau ira de mal en pis.

Cette entreprise a toutes les chances possibles de succès. Elle est déjà la propriété de la nation. Si les contribuables sont convaincus que l'argent qu'ils versent pour les tarifs du transport des voyageurs et des marchandises va totalement dans le trésor du Canada et qu'il est dépensé honnêtement, ils seront naturellement portés à encourager ce chemin de fer de préférene au Pacifique-Canadien ou à tout autre. Ce ne sera plus qu'une question de temps pour que leur encouragement au chemin de fer national en fasse une entreprise rémunératrice.

Il n'y a que mon honorable ami de Red Deer (M. Clark), je crois, et moi-même, qui, dans toute la Chambre, ayons pensé que ce serait une entreprise lucrative. Il y a un grand avenir pour elle dans la mise en valeur de l'Ouest, c'est-à-dire si les lignes sont construites dans l'intérêt du pays et non dans un but politique.

Il n'y a pas de raison pour donner à ce chemin de fer la préférence sur toute autre ligne opérant dans le même territoire. Par exemple, si le Pacifique-Canadien peut construire une voie à meilleur marché que le chemin de fer national et donner un service meilleur et moins coûteux, le comité des chemins de fer ne devrait pas hésiter à accorder au Pacifique-Canadien une concession dans le territoire où il veut construire cette voie. Ayons la concurrence. Si, d'un autre côté, le chemin de fer national du Canada peut développer le pays à meilleur marché et donner un service plus perfectionné que le Pacifique-Canadien, le comité des chemins de fer doit, sans hésitation, refuser la concession au Pacifique-Canadien. Il nous faut être honnêtes vis-à-vis de nous-mêmes, honnêtes vis-à-vis de l'entreprise, honnêtes vis-à-vis du Pacifique-Canadien. Donnons aux deux lignes la chance de se développer dans la mesure de leurs forces. Qu'elles se développent sur leur propre territoire. Nous aurons ainsi des tarifs à meilleur marché, une bonne administration, et le territoire progressera dans l'intérêt commun. Avec l'agrandissement du pays, le trafic augmentera et le chemin de fer encaissera des profits.

L'une des raisons pour lesquelles je m'opposais au renouvellement de ces concessions générales, c'est que dans l'Ouest, il y a plusieurs compagnies qui possèdent de vastes terrains vacants détenus dans un but de spéculation. Ces compagnies feront tout en leur pouvoir pour obtenir du chemin de fer national de continuer sur leur propre territoire pour le développement de ces terrains. Ceux-ci acquerraient alors de la valeur grâce à l'argent du peuple et au détriment du producteur qui, une fois le chemin de fer construit, devra payer plus cher pour le terrain.

Selon moi, l'un des points essentiels dans la solution du problème des chemins de fer est de se débarrasser des spéculateurs. Fournissons l'immigration, encourageons les producteurs et le chemin de fer donnera des bénéfices. Certains honorables députés ont critiqué la dernière administration pour le coût du Transcontinental. Parlent-ils de chemin de fer, ils ne peuvent s'empêcher de blâmer le cabinet Laurier pour avoir aidé au développement de la politique des chemins de fer au pays. Ils disent que le Transcontinental national a coûté plus de 200 millions. S'il nous a coûté cette somme ou à peu près, il a été payé avec le revenu, et à l'arrivée de ce Gouvernement au pouvoir, la dette nationale, y compris le Transcontinental, n'atteignait pas 400 millions.

Je pourrais ajouter que lorsque le Nord-Canadien a voulu construire d'Edmonton à la côte, en passant par la Colombie-Anglaise jusqu'à Vancouver, suivant une route parallèle à celle du Pacifique-Canadien, le gouvernement libéral d'Ottawa lui a refusé une concession. Qu'a fait le Nord-Canadien? Il

a obtenu sa concession du gouvernement de la Colombie-Anglaise.

Celui-ci, je ne veux pas mêler la politique aux chemins de fer,—et personne ne m'accusera d'avoir blâmé qui que ce soit de la situation des chemins de fer, excepté peut-être quand on m'a posé des questions—a garanti les obligations de la ligne qui allait de parallèle au Pacifique-Canadien sur une distance d'environ 200 milles, de l'ouest d'Edmonton à la côte.

C'est l'entreprise de construction la plus coûteuse que le Nord-Canadien ait jamais faite. C'est, pour le peuple canadien, un mauvais système à employer que tenter de cacher notre responsabilité en la faisant retomber sur un gouvernement libéral ou conservateur qu'on accuse de l'état actuel de notre politique de chemins de fer nationaux. Nous devons faire face à une situation dont je crois la solution possible et parfaitement faisable. Mais, pour cela, nous devons arracher nos chemins de fer des mains des politiciens pour les confier à des experts en exploitation.

Il y a quelques jours, quant on a parlé de mettre des représentants ouvriers dans le directorat, on nous a répondu que c'était inconstitutionnel et peu pratique. Aujourd'hui, ce que nous faisons est beaucoup plus inconstitutionnel.

Nous enlevons à l'auditeur général la surveillance des dépenses des fonds du Canada et, si nous allons aussi loin, je ne vois pas ce qui nous empêche de mettre des représentants ouvriers au bureau de direction.

La représentation ouvrière à la direction des chemins de fer nationaux serait la chose la plus simple au monde et elle nous assurerait la coopération de toutes les organisations ouvrières du pays.

Au lieu de montrer des déficits, l'entreprise aura du succès si, pour diriger le chemin de fer, vous réunissez les hommes les meilleurs et les mieux payés, il faut les payer aussi cher que possible car ces hommes peuvent gagner leurs appointements en une seule journée, si vous libérez toute l'organisation de l'influence politique et si vous obtenez la coopération, non seulement des organisations ouvrières et des employés de chemin de fer, mais aussi de tous les citoyens du pays. Néanmoins, il est nécessaire de déposer un bilan devant le Parlement afin que les représentants du peuple puissent constater où passe l'argent du peuple et parce que si vous vous refusez à prouver votre honnêteté, si vous ne jouez pas cartes sur table, vous ne pouvez vous attendre à ce que le peuple ait confiance en votre entreprise. Ce peuple ne fera pas un pas pour encourager le chemin de fer ni pour avancer ses intérêts parce qu'ils n'aura pas le sentiment qu'en agissant de la sorte il contribuerait au progrès de ses propres intérêts mais plutôt à l'avancement des intérêts d'un particulier. Que le Gouvernement nous donne librement et franchement les renseignements qu'il possède afin de gagner le concours de tout le monde. Certains membres de la députation prétendent que je cherche plus ou moins à entraver la discussion. Eh bien, à l'occasion qu'a mentionnée l'honorable député de Red Deer, j'ai signalé à l'attention du comité une question que j'ai vu, depuis, répéter dans les journaux; la voici: Le ministre des Chemins de fer nous dit que le déficit sera d'environ 7 millions et que les recettes du chemin de fer, déduction faite des frais d'exploitation, s'élèveront à quelque 3 millions de dollars. Je l'ai démontré à cette occasion, nos obligations touchant ce chemin de fer atteignent déjà le montant de 470 millions à peu près, dont les intérêts s'élèvent à environ 18 millions. Si nous déduisons les recettes nettes de 3 millions, nous nous trouvons en face d'un déficit de 15 millions. J'affirme que le Gouvernement n'est pas raisonnable lorsqu'il accuse l'opposition de vouloir entraver la discussion après qu'il nous refuse des renseignements comme celui que je demande. Le ministre nous a lancé cette accusation; lorsque je lui en ai demandé une explication, loin de la retirer, il a simplement refusé de répondre. Je pourrais bien dire que j'ai posé cette question à un moment où le règlement de la clôture était en vigueur; en conséquence, aussitôt qu'un honorable député de la gauche posait une question le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) disait: "Je propose que la délibération de cette question soit remise à plus tard." Nombre des articles du bill n'ont jamais été discutés à la Chambre, et je trouve que le Gouvernement lance le chemin de fer national sous de mauvaises auspices. D'abord le bill est imposé à la Chambre au moyen du règlement de clôture; puis ses dispositions fondamentales ne viennent pas en discussion, et finalement le Gouvernement refuse de prescrire la soumission au Parlement d'un rapport annuel de l'entreprise.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je voudrais attirer l'attention des honorables députés sur une erreur non intentionnelle, ai-je cru, de la part du leader du Gouvernement, lorsqu'il a affirmé que le projet présentement en discussion renferme des dis-

positions similaires à celles de la loi hydro-électrique d'Ontario.

J'ai pris la peine de consulter la loi hydro-électrique et, bien que le temps m'ait manqué pour la lire attentivement, je trouve exactement le contraire de ce qu'affirme le ministre. Cette loi semble entourer de toutes les précautions possibles la dépense des fonds. En premier lieu, il crée un directeur qui ne relève pas de la commission hydro-électrique mais du Gouvernement et qui semble occuper un poste analogue à celui de l'auditeur général ici.

Sa fonction est de contresigner chaque chèque émis par la commission hydro-électrique; aucun déboursé ne peut être fait sans son autorisation. Il est responsable au gouvernement; c'est son devoir de veiller à ce que chaque déboursé soit autorisé. Une disposition de cette loi exige un état annuel des dépenses. Cette disposition est semblable à la nôtre, sauf qu'elle va plus loin. Elle exige une prévision pour l'année suivante, chose qui n'est pas contenue dans ce projet de loi. Afin d'éviter toute erreur là-dessus, je m'en vais en lire un article ou deux à la Chambre. L'article qui concerne le contrôle se lit ainsi :

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut nommer un officier appelé le contrôleur de la commission, qui conservera ses fonctions durant le bon plaisir du lieutenant-gouverneur en conseil, qui contresignera chaque chèque émis par la commission, après s'être assuré que l'émission en a été autorisée.

Par ce contrôleur, la commission devra, avant le 15 février de chaque année, faire au trésorier d'Ontario un rapport annuel destiné au lieutenant-gouverneur en conseil et à l'assemblée, contenant entre autres choses, des déclarations claires et complètes, démontrant et exposant (au 31 décembre précédent) :

(a) l'état actuel, quand au total et au caractère, des recettes et dépenses (directes et indirectes) des entreprises conduites par elle;

(b) les transactions en argent, y compris les déboursés pour l'année terminée;

(c) les revenus, les recettes et l'intérêt échus et les frais, dépenses et autre passif, imputables à la mise en activité, à l'entretien, à l'administration et à la conduite de ces entreprises;

Nous arrivons maintenant à la disposition relative à l'année suivante:

(d) les montants, avec leurs sources, en argent ou équivalants, ainsi que les paiements, prêts et avances, pour les mêmes fins, prévus pour l'année suivante;

(e) les montants et les détails des obligations et dettes prévues pour l'année suivante;

(f) les garanties et les obligations dont l'émission, la vente ou la disposition quelconque est prévue, ainsi que le mode d'y procéder, pour l'année suivante.

Vous voyez donc, monsieur l'Orateur, que c'est le devoir de la commission hydro-électrique de fournir à la législature d'Ontario, chaque année, une prévision de l'argent qu'elle s'attend à dépenser l'année suivante. C'est ce que ce projet de loi ne décrète pas. Il donne au bureau des directeurs le pouvoir de dépenser l'argent sans aucunement en référer au parlement. Il prévoit une reddition de compte après dépense de l'argent. Voilà ce que nous combattons. C'est fermer l'écurie quand le cheval est parti. La commission hydro-électrique est tenue de donner, chaque année, la prévision de chaque sou qu'elle dépensera l'année suivante, avant d'avoir l'autorisation de la législature. Et il y a cet autre article :

Quand la législature a voté de l'argent pour les fins de la commission, il sera tiré de ce fonds et versé à la commission tels montants et à telle époque stipulés par la demande du président de la commission, sous la direction du lieutenant-gouverneur en conseil; et cela même si la commission est endettée à la province, et sans avoir égard à la loi des comptes.

Cela prouve que le système en vigueur, quant à la commission hydro-électrique d'Ontario, est exactement celui que préconise mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding). On pourvoit à l'accumulation de la réserve; mais il faut que ce fonds soit sous la surveillance du contrôleur et que les chèques soient signés par lui. Si les garanties fournies par cette loi hydro-électrique étaient contenues dans celle que l'on soumet actuellement, au Parlement, il n'y aurait pas lieu de nous plaindre, de ce côté-ci de la Chambre (la gauche) et l'amendement de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne ne serait pas nécessaire. Mais l'honorable chef du Gouvernement (sir Thomas White) ne voit aucun soulagement dans le système adopté par la commission hydro-électrique de la province d'Ontario.

Mon honorable ami a déclaré à la Chambre qu'il était impraticable d'adopter la proposition de l'honorable député de raison valable. On n'a pourtant pas trouvé cela impraticable dans le cas de l'Intercolonial, où cela existe depuis quarante ans, ni dans le cas des chemins de fer de la Nouvelle-Zélande, ni dans le cas des chemins de fer du Commonwealth australien. L'Australie est un très vaste pays. Les opérations des chemins de fer rayonnent sur tout le continent; cependant, le système que nous préconisons ici n'y a pas été trouvé inexécutable.

Mon honorable ami a dit que cela était impraticable, mais il n'a donné aucune raison à l'appui de sa prétention. La différence est que d'un côté nous avons le con-

trôle parlementaire, et, de l'autre, nous ne l'avons pas. Je m'oppose également à l'article 26 de ce projet de loi parce qu'il permet à la compagnie, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, d'hypothéquer toute la ligne jusqu'à concurrence de $75,000 par mille. Il n'y a pas d'hypothèque sur l'Intercolonial en ce moment; mais si je comprends bien, ce projet de loi donne aux directeurs de la compagnie le droit, avec le consentement du Gouverneur en conseil, d'hypothéquer environ dix-huit cents milles des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, jusqu'à concurrence de $75,000 par mille. Ceci donnera environ 112 millions dont ils pourront se servir pour construire de nouvelles lignes et allonger celles qui existent dans l'ouest du Canada, ou ailleurs, sans le consentement du Parlement. Tout cela est régi par la loi actuelle, la loi de vérification qui contient des dispositions très sérieuses au sujet de l'emploi des fonds. Tout l'argent versé au ministre des Douanes, au ministre des Chemins de fer et au ministre des Postes fait partie du revenu consolidé du Canada, dont pas un sou ne peut être dépensé sans l'autorisation du Parlement. Je crois au contrôle parlementaire des fonds publics, et c'est pourquoi j'ai l'intention de voter en faveur de l'amendement.

M. PEDLOW: Monsieur l'Orateur, il y a plusieurs ministres, y compris le premier ministre intérimaire, qui ne semblent pas avoir encore parfaitement compris le sujet que nous discutons. En lisant le projet de loi, je vois que le Gouvernement est déjà propriétaire des chemins de fer pour la direction desquels nous essayons d'établir des règlements. Par exemple, le préambule dit:

Considérant que Sa Majesté, au nom du Dominion du Canada, a acquis le contrôle de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien...

Non pas que le Gouvernement est sur le point d'acquérir le chemin de fer, mais qu'il l'a acquis.

...et des diverses compagnies constituantes et subsidiaires comprenant le réseau du Nord-Canadien, suivant que spécifié dans la première annexe de la présente loi, et qu'il est à propos de pourvoir à la constitution en corporation d'une compagnie sous la direction de laquelle les chemins de fer, ouvrages et entreprises des compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien peuvent être consolidés et conjointement exploités avec les chemins de fer du gouvernement canadien comme un réseau national de chemins de fer.

Je pense que dans la discussion qui s'est faite, on s'est écarté entièrement de la question. Nous ne discutons pas et nous n'avons pas discuté—sauf quand il s'est agi pour nous de nous défendre—s'il fallait nationaliser ou non les chemins de fer dont il est question. Nous sommes ici pour déterminer la façon de diriger les chemins de fer que nous possédons déjà ou que nous sommes supposés posséder. En effet il semble y avoir de sérieux doutes dans l'esprit des députés du côté ministériel quant à savoir si nous possédons réellement ou non ces chemins de fer. A un moment donné, on nous dit que nous les possédons, et immédiatement après les députés du côté ministériel nous laissent entendre que nous n'en sommes pas les propriétaires. D'après ce projet de loi nous sommes supposés posséder les chemins de fer en question, et par conséquent je prétends que la nationalisation n'est pas le sujet qu'il s'agit de discuter. Je suis surpris de voir que le premier ministre intérimaire insiste pour que nous nous prononçions sur ce principe, quand il n'en est pas question en ce moment-ci. Il a accusé les députés de ce côté-ci de la Chambre, y compris le leader de l'opposition, de faire de l'obstruction. Je tiens à signaler quelques-unes des méthodes de soi-disant obstruction adoptées par les députés de la gauche. Par exemple, jeudi, le 24 avril, quand le bill a été présenté au comité pour la première fois, nous avons essayé d'obtenir des renseignements du ministre des Chemins de fer, et cela nous a pris deux heures avant de les avoir. Peut-on nous accuser d'avoir voulu faire de l'obstruction dans la circonstance? Le ministre des Chemins de fer refusait absolument de nous donner l'information que nous demandions et que nous avions le droit d'obtenir. Après deux heures de discussion, notre demande fut accordée; à quoi le renseignement se résumait-il? Le ministre des Chemins de fer essayait de nous cacher, ou plutôt il prétendait ne pas savoir le traitement qui était payé au directeur du Nord-Canadien. D'après le ministre des Chemins de fer, $25,000 était une somme trop insignifiante pour que l'on s'en occupât. Cependant, c'est la personne à qui nous voulons confier la direction des chemins de fer de l'Etat d'après ce projet-ci. Ensuite, le 25 avril, nous avons passé neuf longues heures essayant de tirer quelques renseignements additionnels du Gouvernement au sujet de ce bill.

Le ministre suppléant de la Justice était leader à ce moment et nous voulûmes en obtenir certains détails touchant le tracé des quarante-quatre lignes dont le Gouvernement, paraît-il, voulait commencer immé-

diatement la construction. Le ministre refusa de nous renseigner sur le tracé de ces chemins; puis, enfin, lorsqu'il se décida à nous répondre, il tourna en ridicule l'idée que cette Chambre aurait besoin de pareils renseignements. Or, si le Gouvernement entend commencer la construction de ces chemins de fer dans quelques semaines, il devrait du moins, au préalable, établir le tracé de ces chemins de fer. Et cependant, le ministre s'est moqué de notre demande de renseignements à cet égard, et, à son avis, éclairer le public sur cette question du tracé était chose absolument négligeable. Voilà le genre d'obstruction contre laquelle cette Chambre s'est heurtée et qui a convaincu le Gouvernement de l'absolue nécessité d'imposer la clôture et d'empêcher plus ample discussion du texte de ce bill. Je le répète, nous ne sommes pas hostiles au régime d'Etat dans l'exploitation des chemins de fer, mais nous tenons à ce qu'on prenne les mesures voulues pour la gestion de ce gigantesque réseau.

Cet après-midi, le député de Red Deer (M. Clark) a formulé une proposition fort judicieuse, à laquelle je souscris cordialement: c'est que, si nous tenons à élaborer un projet de loi dans le sens légitime, il faut veiller à confier à des experts la gestion de cette grande entreprise de l'Etat. Or, monsieur le président, à votre avis, faut-il confier la gestion de ce réseau à l'homme qui a déjà fait aboutir à l'avortement l'exploitation du Nord-Canadien et qui a déjà accumulé des déficits dans l'administration de nos chemins de fer? Sont-ce des hommes de ce calibre qui pourraient bien gérer les affaires d'un grand réseau? Pour ma part, je m'y oppose et refuse de prêter mon appui à toute proposition de ce genre. L'homme dont la gestion a abouti à l'insuccès, l'homme qui a déjà accumulé des déficits dans l'exploitation des chemins de fer, et qui a ruiné le réseau du Nord-Canadien, comme le prouvent les documents soumis à cette Chambre, n'a ni droit ni titre quelconque à ce qu'on lui confie la gestion d'un réseau de cette importance.

On prétend que les critiques formulées par l'opposition n'ont abouti à rien. Je rappellerai à cette Chambre que nous avons réussi à convaincre le ministre des Chemins de fer d'apporter à ce bill une modification qui, dans l'avenir, sinon maintenant même, sera des plus précieuse pour le pays. Il s'agit de l'amendement de l'article 23. D'après le texte primitif de cet article, il n'était pas question de l'autorisation du Parlement pour l'exécution des dépenses nécessaires à la construction et à l'exploitation des lignes de chemins de fer et pour les frais de prolongement par les administrateurs. Comme résultat de notre critique, le ministre des Chemins de fer jugea utile de modifier l'article par l'insertion de ces mots:

> Quant à la construction de ces lignes respectivement, le Parlement peut dorénavant autoriser les dépenses nécessaires, ou la garantie d'une émission des valeurs négociables de la compagnie.

Voilà une importante modification du projet de loi, qui sauvegarde les intérêts du pays. On prétend que les critiques soulevées par l'opposition ont dégénéré en obstruction. A mon avis, c'est bien tout le contraire; ces critiques avaient une tendance progressiste et ont notablement contribué à perfectionner cette mesure.

On nous dit qu'il fallait tomber à genoux devant ce projet de loi et le vénérer, parce qu'il est proposé par le Gouvernement et que nous devions en adopter toutes les dispositions sans hésitation. Mais je le répète, la question de nationalisation des chemins de fer peut prêter à une légitime divergence d'opinions et, à mon avis, le dossier de la gestion des chemins de fer d'Etat n'est pas des plus agréables à parcourir. Ainsi, l'Intercolonial, dès le début, a été administré par l'Etat: cette gestion a-t-elle abouti à un succès complet? Et la gestion actuelle du Nord-Canadien, sous la direction actuelle, a-t-elle été un succès complet?

Et la gestion des réseaux téléphoniques et télégraphiques, sous la direction de l'Etat, a-t-elle abouti à un succès parfait? Dernièrement, il m'a été donné d'examiner un relevé de ces services et je constate que les frais d'exploitation de nos réseaux de télégraphe et de téléphone atteignent le chiffre annuel de 800,000 piastres, tandis que les recettes globales n'atteignent que 200,000 piastres, soit un déficit annuel de 600,000 piastres. Le ministre qui dirige ce département a reçu, paraît-il, d'un expert chargé d'enquêter sur les ressources du réseau téléphonique un rapport qui affirme que l'Etat pourrait abandonner un nombre suffisant de ces lignes pour effectuer une économie de 300,000 à 400,000 piastres, sans que le public souffre de cette réforme des services.

Il est souvent question du succès du réseau des chemins de fer nationaux australiens.

Dans le numéro de la "Gazette" de Montréal, aujourd'hui, je trouve un exposé, qu'avec votre permission, monsieur l'Orateur, je voudrais faire insérer au hansard, parce

qu'il a une valeur particulière en ce moment.

Chemins de fer australiens.
Pertes directes annuelles, plus de $11,000,000
(Boston Commercial).

Le rapport des commissaires des chemins de fer d'Australie pour l'année terminée au 30 juin 1918, vient d'être publié récemment. Le rapport montre que les pertes s'élèvent à plus de $11,000,000 pour l'an dernier et à $11,500,000 pour l'année 1917. La ligne transcontinentale du Commonwealth qui a été ouverte au trafic en octobre 1917, a par conséquent huit mois d'exploitation. La perte sur cette ligne et les autres petites lignes possédées par le Commonwealth, se sont élevées à $2,280,000. La longueur de la ligne transcontinentale est de 1,051 milles et elle a coûté jusqu'ici $33,000,000 mais il faudra dépenser quelques millions de plus pour la mettre en bon état.

Je désire que la Chambre note ces détails d'une façon particulière, parce que c'est une question fort importante quand il s'agit de l'exploitation par le Gouvernement. Malgré la perte énorme que le commonwealth a dû supporter dans les trois dernières années d'exploitation, il y a eu une nouvelle perte sur l'ensemble de la taxation qui se décompose ainsi:

En chiffres ronds les pertes ont donc été en 1915-16 de $8,000,000; en 1916-17, elles ont été de $11,500,000 et la dernière année elles ont atteint $11,000,000. Ces pertes ne tiennent compte d'aucun changement dans les taxes.

Jusqu'au 30 juin 1918, ces chemins de fer avaient coûté un peu plus d'un milliard de dollars et ils comprenaient 20,259 milles.

Si nous calculons la perte de la taxe à $600 par mille, et nous taxons les chemins de fer dans ce pays à $622 par mille et par an, cette perte s'élèverait à $12,000,000 par an.

Mais ce qui est encore plus important, ce sont les tarifs élevés de petite vitesse sur toutes les lignes australiennes. Si l'on prend l'année 1915 comme exemple, ils sont presque trois fois aussi élevés que dans ce pays. L'an dernier la population de l'Australie a payé $65,000,000 pour ses transports par petite vitesse. En 1917, on a augmenté de 10 p. 100 les tarifs australiens, mais l'année suivante la plupart d'entre eux ont été l'objet d'une augmentation de 5 p. 100.

D'après les rapports officiels du gouvernement lui-même, les faits suivants sont établis: Pertes directes de $8,000,000 à $11,000,000 par an, pertes de taxes et sur les tarifs élevés de petite vitesse $40,000,000 par an, ou une perte d'environ $50,000,000 annuellement et en plus, des salaires dont la moyenne est de 30 à 40 pour 100 inférieure à ceux des employés de chemins de fer de ce pays.

C'est un fardeau très lourd pour les contribuables de l'Australie. Les lignes de télégraphe et de téléphone socialisées perdent $800,000 par an et il y a de fortes pertes sur presque toutes les autres entreprises de socialisme dans lesquelles se sont lancés ces états. Il est à craindre que le peuple n'ait créé un état de paupérisme et dans tous les cas il a créé les plus fortes dettes publiques du monde entier.

Je ne désire pas que ce pays, qui est mon pays d'adoption, imite la politique du Commonwealth australien. Il y a des choses dans lesquelles nous ne voulons pas exceller et l'une d'elles en particulier c'est de nous endetter. C'est en conséquence avec beaucoup de plaisir, monsieur l'Orateur, que je donne mon appui à l'amendement de l'honorable député (M. Fielding).

M. JACOBS: Je prends la parole pour appuyer l'amendement de l'honorable député de Queen-et-Shelburne. Son discours a été convaincant, puissant et logique: il a dû faire appel au bon sens de cette Chambre. Si nous adoptions l'article 16 dans sa forme actuelle, ce serait introduire dans nos statuts une législation d'un caractère révolutionnaire et il convient que les véritables libéraux fassent entendre une protestation nécessaire avant que cet article devienne loi. Quand cette question est venue pour la première fois devant la Chambre, le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) a dit qu'il ne voyait pas beaucoup d'objection à la théorie exposée par le député de Queen-et-Shelburne, mais qu'au moment, sans lui avoir consacré l'attention qu'elle méritait, il la pensait impraticable. Je prétends que ni lui, ni aucun de ses collègues n'a présenté un argument pour justifier les députés de la gauche d'adopter ses conclusions. La Chambre des communes devrait avoir le contrôle absolu des deniers du pays et si ce bill est adopté, vous supprimez une des plus importantes fonctions du Parlement.

Cet après-midi, j'ai écouté avec intérêt ce qu'a dit l'honorable député de Red Deer (M. Clark). En réalité, chaque fois qu'il parle je l'écoute avec attention et respect parce que chacun de nous admettra, j'en suis sûr, que lorsqu'il se range à l'opinion d'un côté ou de l'autre—et il les a adoptés tous les deux à différentes occasions—cela vaut la peine de l'écouter. J'admire sa diction et sa méthode; c'est un des orateurs les plus accomplis du Parlement, et l'un des ornements de cette Chambre. Quelquefois, dans mes moments de loisir, je lis les discours de l'honorable député pour me renseigner et m'instruire. Je me souviens parfaitement d'un discours qu'il a prononcé le 12 avril 1918 au sujet de cette même question soumise à la Chambre, sur la motion suivante du ministre des Chemins de fer (M. Reid):

La Chambre décide qu'il y lieu de décréter que les frais d'exploitation des chemins de fer du Gouvernement fédéral et de tout chemin de fer qui est sous la direction ou l'administration du ministère des Chemins de fer et des Canaux peuvent être défrayés à même les recettes et les revenus dudit chemin de fer, et

advenant en aucun temps un découvert dans le cours de l'exercice, ce découvert sera soldé à même toutes sommes d'argent non appropriées dans le fonds du revenu consolidé du Canada, ledit paiement de ce découvert devant être approuvé par le Parlement à la première session qui suivra la clôture dudit exercice.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a parlé avec son éloquence habituelle dans cette circonstance. Voici le texte des remarques qu'il a prononcées et que je relève dans le compte rendu officiel des débats, page 692, vol. I, 1918:

J'ai confiance dans l'avenir et je suis convaincu que si nos chemins de fer sont bien administrés, nous n'aurons pas de déficits à enregistrer, mais qu'il y ait des excédents ou des déficits, les principes de la saine finance exigent que le Parlement soit informé de la situation exacte dans un rapport annuel.

J'ai écouté ou lu tous les discours prononcés par ce maître de la finance, M. Gladstone. Le point sur lequel il a toujours appuyé avec le plus d'insistance, c'est que les dépenses et les recettes d'un pays doivent être soumises au Parlement tous les ans pour être étudiées et discutées. Ce principe est universellement reconnu et appliqué dans tous les pays de régime constitutionnel de l'empire britannique, et, par la présente résolution, on voudrait s'en départir.

L'analogie signalée par mon honorable ami (M. Fielding) entre le service postal et les chemins de fer m'avait aussi frappé, et je dois avouer que le ministre intérimaire des Finances n'a pas été très heureux dans ses efforts pour démontrer que l'analogie n'est pas parfaite. Il a tout au plus réussi à indiquer une distinction, sans établir de différence. En quoi consiste cette analogie? Les bureaux de poste constituent un service d'utilité publique. Les chemins de fer de l'Etat constituent également un service d'utilité publique. Jusque-là, l'analogie est complète. Ce sont deux services d'utilité publique qu'on pourrait appeler des services de transport. L'un sert à transporter les lettres et, l'autre, à transporter les marchandises et les voyageurs. Les gares sur le parcours des voies ferrées peuvent être comparées aux différents bureaux de poste du pays. Les chefs de gare représentent les directeurs des bureaux de poste. Les deux services comportent une dépense des deniers publics et tous deux donnent un revenu à l'Etat. L'analogie est complète du commencement à la fin.

Voilà l'opinion que professait l'honorable député de Red-Deer, (M. Clark) il y a un an, relativement à cette question, et vous avez entendu les assertions qu'il a faites tout à l'heure lorsque le problème a été soulevé de nouveau par l'honorable député de Shelburne-et-Queen. Quelles sont les raisons qui ont amené ce changement d'attitude dans un si court espace de temps? Est-ce que le fait de l'associer au parti unioniste a fait dégénérer son esprit? Je serais peiné qu'il en fût ainsi, puisque l'honorable député, depuis quelque temps, flirte avec les membres de la gauche. J'ose espérer que lorsqu'il reprendra sa place dans nos rangs son état mental sera aussi sain qu'au jour où nous l'avons passé au Gouvernement du jour.

M. DECHENE (Texte): Avant que ce débat se termine, j'aimerais à faire quelques observations. Surtout après avoir constaté que la seconde lecture du bill a été adoptée, grâce à l'application du bâillon, je tiens à ce que l'on sache bien de quel bois je me chauffe et où nous en sommes, de ce côté-ci de la Chambre, relativement au contrôle par l'Etat des différents chemins de fer et des grands services d'utilité publique.

Depuis plusieurs années le pays a fait de vains essais dans ce sens. Pendant près de quarante ans nous avons administré l'Intercolonial sur une longueur de quelque 1,800 milles, et je ne crois pas que nous puissions trouver beaucoup de rapports de l'Intercolonial et des différents ministres des chemins de fer jusqu'à ce jour montrant des surplus. Et pourtant, le Gouvernement actuel avait à l'Intercolonial des hommes d'expérience, des hommes auxquels il payait des salaires très élevés, des hommes qu'il avait empruntés au Pacifique-Canadien, des hommes qui ont appliqué à l'Intercolonial la manière d'opérer en usage au Pacifique-Canadien, et cependant nous y avons encore des déficits fabuleux. C'est certainement là une preuve manifeste de l'impossibilité d'administrer les grands services publics sous le contrôle de l'Etat et d'en tirer un bénéfice.

Mais, monsieur l'Orateur, en lisant attentivement la clause 16 que l'on veut amender aujourd'hui, je crois que l'auteur même de cet article avait de forts doutes sur la possibilité qu'il y aurait pour le pays de tirer des revenus de ce nouveau chemin de fer (le Nord-Canadien) et de toutes les compagnies auxiliaires.

En effet, en regardant de très près cet article, qui comprend une quinzaine de lignes, nous constatons que presque tout l'article traite de déficit, de la manière dont on devrait payer ce déficit; mais, dans les trois ou quatre dernières lignes, il est dit qu'advenant le cas où il y aurait un surplus, on pourrait le dépenser sans s'adresser au Parlement. Est-ce que cet article ne contient pas l'aveu même du Gouvernement qu'il ne compte pas sur un surplus, qu'il ne compte pas que la compagnie formée par ce projet de loi pour administrer les chemins de fer du pays donne des profits dans un avenir très rapproché?

Si l'on met en doute que les administrateurs actuels—administrateurs qui seront sans doute maintenus dans leurs fonctions —ne peuvent faire rapporter des profits aux industries présentes, alors qu'on a l'exemple du passé sous les yeux, avec d'immenses subsides votés tous les ans, le Gouvernement ou les administrateurs qu'il a nommés n'ont pu obtenir de succès financiers, on avait certainement raison de mettre ce proviso dans l'article 16, proviso qui nous dit: "si par hasard il y avait des profits, alors ces profits pourraient être administrés de telle ou telle façon"; c'est-à-dire qu'on pourrait les placer encore dans le moulin pour en faire sortir un déficit.

Mais, monsieur l'Orateur, cet article et les quelques autres qui sont présentés, permettent au Gouvernement, permettent aux administrateurs de prendre l'argent provenant des différentes compagnies et de l'employer à leur bon escient. Sans doute, nous, les députés, envoyés ici pour représenter et surveiller les intérêts du peuple, avons quelque chose à dire à ce sujet.

Je crois que le pays serait très anxieux de savoir quel est le percentage du capital-actions que nous avons dans les compagnies subsidiaires qui sont mentionnées à l'annexe du présent projet de loi.

Je suis d'opinion et je crois que plusieurs de mes collègues de la gauche sont du même avis, que dans plusieurs de ces compagnies nous avons tout simplement un intérêt excessivement minime, mais suffisant tout de même pour nous en donner le contrôle. Nous avons dans quelques-unes d'entre elles, je crois, tout au plus 51 ou 55 pour cent de leur capital-actions. S'il en était autrement, comment se fait-il que, depuis que nous avons en notre possession le Nord-Canadien et ses compagnies filiales, le Gouvernement ait versé à quelques-unes les subsides qui apparaissent cette année dans le rapport du ministre des Chemins de fer? Evidemment, si le Gouvernement actuel a cru bon de verser la somme de trois cent et quelques mille dollars à la compagnie Canadian Northern Pacific Railway, une des subsidiaires mentionnées dans la présente annexe, évidemment nous ne possédons pas tout le capital-actions de cette compagnie, et en conséquence nous serons obligés de trouver les fonds nécessaires pour que ces différentes compagnies soient un succès. Et quels seront les hommes qui détiennent les 40 ou 45 pour cent de stock que nous ne possédons pas et qui retireront les profits? Est-ce que ce ne sont pas les mêmes hommes qui nous ont vendu le capital-actions de la compagnie actuelle et qui n'étaient pas en position de nous livrer tout le capital-actions des différentes compagnies subsidiaires?

En face de ces faits, nous avons le droit d'être sceptiques et de nous demander si l'administration de ces différents chemins de fer par l'Etat sera un succès.

Evidemment, nous avons le droit d'en douter, et nous, de la gauche, en doutons absolument.

Nous possédons les chemins de fer, disent quelques députés de la droite; nous possédons le capital-actions de ces chemins de fer; le premier ministre intérimaire nous dit lui-même: nous possédons le capital-actions, mais nous ne possédons pas la propriété immobilière. Pourquoi? Parce que cette propriété immobilière est entre les mains des grands spéculateurs, ceux mêmes qui nous ont vendu un capital-actions qui ne valait rien, et qui vont aujourd'hui attendre que nous le remettions en valeur aux dépens du pays, ce qui leur permettra de recouvrer le montant des garanties qu'ils ont gardées sur ces lignes de chemins de fer.

Dès avant la confédération, sous l'Union —qui fut un régime néfaste pour ce pays —les plus grands orateurs et les plus grands patriotes de l'époque faisaient la bataille pour amener sous le contrôle du parlement, par le vote des subsides, tous les argents qui devaient être dépensés. Ce fut une bataille ardue. Quelques députés, quelques ministres même, durent abandonner leur siège et ce n'est qu'après une lutte de plusieurs années que l'on parvint à obtenir le contrôle de tous les deniers devant servir à payer les dépenses du pays. Or, aujourd'hui même, par l'adoption de la clause 16 qui nous est soumise, nous retournons aux heures néfastes de 1840 et de 1845, alors qu'un groupe exclusif, un pacte de famille, gouvernait tout le pays.

Mais, je ne suis pas surpris de constater l'existence de cette clause. Nous avons eu, lors de la dernière session, une tentative du même genre de soustraire quelques centaines de millions au vote du parlement. Vous souvient-il, monsieur l'Orateur, d'une certaine résolution présentée par l'honorable ministre des chemins de fer, dans laquelle il demandait à être autorisé à dépenser la somme de 50 millions pour l'achat de matériel de chemins de fer, tant pour les chemins de fer du gouvernement que pour les chemins de fer qui ne pourraient se financer eux-mêmes, et, ce, non seulement pour une année, mais pour

toute la durée de la guerre ? Grâce à l'opposition des membres de la gauche, cette résolution est restée sur l'ordre du jour jusqu'au moment où, à la fin de la session, l'honorable ministre des chemins de fer, voyant lui-même qu'il lui serait impossible de la faire accepter, a dû la retirer. Eh bien, monsieur l'Orateur, la même tentative est faite cette année sous une forme plus palpable. L'honorable ministre, n'ayant pas réussi lors de la dernière session, a voulu se reprendre cette année d'une manière infiniment plus sérieuse et infiniment plus dangereuse pour le pays en remettant l'administration d'une partie considérable des deniers du Canada entre les mains de ses employés. Je crois donc que nous nous départissons en ce moment d'un principe qui doit diriger toute législation, tant fédérale que provinciale: la disposition par le Parlement de tous les fonds qui sont dépensés pour le pays. Après toutes les batailles passées pour cette gestion des deniers du peuple, batailles faites sur une plus grande échelle dans la Nouvelle-Ecosse quelque temps avant la confédération, je ne suis pas surpris de voir aujourd'hui l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding) proposer un amendement pour faire disparaître cet abus. Il ne fait que suivre en cela l'expérience qu'il a acquise lorsqu'il était lui-même ministre des Finances, et lorsqu'il voyait, dans son jeune âge, les hommes publics de sa province combattre pour obtenir le droit que nous sommes maintenant en train de perdre.

Pour ces raisons, je voterai pour l'amendement de l'honorable député de Queen-et-Shelburne.

(L'amendement de l'honorable M. Fielding, mis au voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Fielding,
Boivin,	Fontaine,
Bourassa,	Fortier,
Boyer,	Fournier,
Brouillard,	Gauthier,
Bureau,	Gauvreau,
Cahill,	Gervais,
Casgrain,	Hunt,
Chisholm,	Jacobs,
Copp,	Kay,
d'Anjou,	Lanctôt,
Déchêne,	Lavigueur,
Delisle,	Leduc,
Demers,	Leger,
Denis,	McCrea,
Desaulniers,	McGibbon (Argenteuil),
Deslauriers,	McKenzie,
Duff,	McMaster,
Ethier,	Marcile (Bagot),
Euler,	Mayrand,
Fafard,	Michaud,
Murphy,	Savard,
Pacaud,	Sinclair
Papineau,	Sinclair (I.P.-E.),
Parent,	Tobin,
Pedlow,	Trahan,
Pelletier,	Truax,
Prevost,	Turgeon,
Robb,	Verville,
Ross,	White (Victoria).—59.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Ames (sir Herbert),	Hay,
Anderson,	Henders,
Andrews,	Hocken,
Argue,	Hughes (sir Sam),
Armstrong (Lambton),	ohnston,
Arthurs,	Keefer,
Ballantyne,	Knox,
Ball,	Lalor,
Best,	Lang,
Blair,	Loggie,
Blake,	Long,
Bolton,	Mackie (Renfrew),
Bowman,	Maclean (Halifax),
Boyce,	Maclean (York),
Boys,	McGibbon (Muskoka),
Brien,	McGregor,
Buchanan,	McIsaac,
Burnham,	McLean (Royal),
Burrell,	McLeod,
Butts,	Maharg,
Calder,	Manion,
Campbell,	Martin,
Casselman,	Meighen,
Chaplin,	Mewburn,
Charlton,	Middlebro,
Charters,	Morphy,
Clark (Bruce),	Mowat,
Clark (Red-Deer),	Munson,
Clarke (Wellington),	Myers,
Clements,	Nesbitt,
Cochrane,	Nicholson (Algoma),
Cockshutt,	Nickle,
Cooper,	Paul,
Cowan,	Redman,
Crerar,	Reid (Grenvile),
Cronyn,	Reid (Mackenzie),
Crothers,	Richardson,
Crowe,	Rowell,
Cruise,	Scott,
Davidson,	Sexsmith,
Davis,	Simpson,
Douglas (Strathcona),	Steele,
Douglas (Cap-Breton),	Stevens,
Edwards,	Stewart (Hamilton),
Elkin,	Stewart (Lanark),
Finley,	Sutherland,
Foster (York),	Thompson (Weyburn),
Fripp,	Thompson (Yukon),
Glass,	Thomson (Qu'Appelle),
Green,	Tweedie,
Griesbach,	White (sir Thomas),
Guthrie,	Wigmore,
Halladay,	Wilson (Wentworth),
Harold,	Wilson (Saskatoon),
Hartt,	Wright.—110.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Sifton,	Lapointe (Kamouraska),
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Kemp, sir Edward,	Lafortune,
Foster, sir George,	Béland,
Borden, sir Robert,	Sinclair (Guysborough),

Bristol,	Kennedy,
Marshall,	McCoig,
Peck,	Baldwin,
Allan,	Proulx,
Spinney,	Lapointe (St-Jacques),
Carvell,	Lemieux,
Whidden,	Lesage,
Wallace,	Power,
Smith,	Cannon,
Merner,	Cardin,
McQuarrie,	Vien,
Tudhope,	Gladu,
Stacey,	DuTremblay,
Sheard,	Séguin,
Chabot,	Devlin,
MacNutt,	Molloy,
Fraser,	Pardee,
Armstron (York),	Hunt.

L'hon. M. MARCIL: J'ai pairé avec le ministre de la Justice (M. Doherty). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai pairé avec le premier ministre (sir Robert Borden). Autrement, j'aurais appuyé l'amendement.

L'hon. M. CARVELL: J'ai pairé avec le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux). J'aurais voté contre l'amendement.

L'hon. M. BELAND: J'ai pairé avec le représentant de Toronto-Est (sir Edward Kemp). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. McCOIG: J'ai pairé avec le représentant d'Elgin-Est (M. Marshall). Autrement, j'aurais appuyé l'amendement.

M. l'ORATEUR: La question principale est maintenant mise aux voix.

M. COPP: Monsieur l'Orateur, avant la décision finale concernant le projet de loi, je désire appeler l'attention de la députation sur l'article relatif au fusionnement des divers réseaux de voies ferrées. Il décrète que le Nord-Canadien et ses entreprises constituantes et subsidiaires, telles qu'énumérées dans la première annexe, ainsi que les chemins de fer de l'Etat seraient exploités comme un réseau national. A mon sens, avant l'acquisition du Nord-Canadien par l'Etat, les chemins de fer connus comme des entreprises nationales comprenaient l'Intercolonial, qui reliait Montréal à Halifax, à Sydney et à Saint-Jean, ses embranchements, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental.

Je n'ai pas le dessein de consacrer beaucoup de temps à la discussion de ce sujet, mais je tiens à protester contre le fusionnement de l'Intercolonial et du Nord-Canadien. Personne n'ignore que le premier a été construit dans les premières années de la Confédération. De fait, le pacte exigeait que les provinces d'en bas, désignées sous le nom de Provinces maritimes, fussent reliées par un chemin de fer aux autres provinces. Cet engagement n'a pas été convenablement observé pendant des années. La voie ferrée partait des cités d'Halifax, Sydney et Saint-Jean et se rendait jusqu'à sa tête de ligne occidentale, à Lévis, dans la province de Québec. Peu après la remise du portefeuille des Chemins de fer à l'honorable A. G. Blair, en 1896, l'Intercolonial a été prolongé jusqu'à la cité de Montréal, grâce à l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond (c'est le nom qu'il portait). Depuis cette année-là jusqu'en 1908, le gouvernement canadien a possédé et exploité le réseau comme une entreprise nationale à laquelle présidait le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable H.-R. Emmerson ayant occupé ce poste pendant quelque temps. Sans être prêt à admettre que, durant cet intervalle de temps, l'entreprise a toujours été exploitée et administrée comme elle aurait pu l'être, néanmoins, après le prolongement du chemins de fer jusqu'à Montréal, le service des trains a été meilleur et la voie a été améliorée. De fait, elle passe pour l'une des plus belles, sinon pour la plus belle de toutes, en Amérique. On a mis des trains de luxe et perfectionné le service en général.

En 1908 ou en 1909, il s'est produit un changement dans l'administration. Auparavant, David Pottinger avait été administrateur pendant nombre d'années. Il avait suivi les progrès de l'entreprise et il en connaissait tous les détails du commencement à la fin. Il avait avec lui des gens qui étaient entrés au service de l'Intercolonial dans leur jeunesse, et il connaissait tout ce qu'il fallait connaître concernant l'exploitation de ce réseau. M. Pottinger n'a pas été congédié en 1908 ou en 1909, mais il y eut des arrangements pour confier l'entreprise à un bureau de directeurs au nombre desquels fut M. Pottinger.

Depuis la création de ce bureau jusqu'à maintenant, l'Intercolonial a été en proie à la maladministration et au gaspillage. On a fait venir d'ailleurs et l'on nous a imposé des gens grassement rémunérés qui n'étaient pas au courant de la situation et qui ne s'y entendaient pas. Plus les traitements étaient élevés, et plus les fonctionnaires nouveaux étaient nombreux, pire devenait l'administration, de sorte qu'aujourd'hui l'Intercolonial est moins bien exploité qu'en

1907 et en 1908 et pendant les années précédentes.

De plus, depuis que l'Etat s'est emparé du Nord-Canadien, du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial a été dépouillé de son matériel roulant et nous n'avons pas eu le service de trains auquel nous avions toutes les raisons de nous attendre.

Je m'oppose formellement à ce que l'Intercolonial soit rattaché au réseau du Nord-Canadien, et à ce qu'on supplante les employés qui ont passé la moitié de leur vie à travailler sur ce chemin de fer, qui en connaissent tout le mode d'exploitation et sont aussi aptes que quiconque à remplir les postes importants de l'administration de nos chemins de fer. Partout dans les provinces maritimes on remplace de vieux employés de l'Intercolonial par de nouveaux venus qui ne sont pas plus capables, je pourrais dire qui sont moins capables que ceux qui occupaient des positions importantes. Je n'ai rien à dire contre ceux qui dirigeront le réseau de nos chemins de fer nationaux ou du Nord-Canadien. J'ignore quel succès ils auront, et je me contente d'espérer qu'il sera des plus satisfaisants. Je ne reproche pas non plus au Gouvernement de présenter cette nouvelle loi et d'exploiter le Nord-Canadien, puisqu'il a été contraint d'en venir là. Mais, je proteste contre la fusion de l'Intercolonial et de ce réseau. Il n'a jamais été entendu, lors de la Confédération, que l'Intercolonial serait uni à ce réseau; il n'a jamais été entendu que l'Intercolonial serait soumis à une compagnie de chemin de fer et exploité par elle. Je proteste de toutes mes forces, parce que, comme l'a fait observer tantôt l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair), le gouvernement ou la compagnie, en vertu de la présente loi, possédera le pouvoir d'engager ou d'hypothéquer le chemin de fer national canadien jusqu'à concurrence de $75,000 par mille. Pous nous conformer aux termes de la Confédération, j'ai la ferme conviction que ce chemin de fer devrait être notre propriété: l'Etat devrait l'exploiter par l'entremise du ministère et du ministre des Chemins de fer et Canaux. C'était ainsi que l'entendait le pacte de la Confédération, et nous devrions suivre ce pacte à la lettre.

Le chemin de fer de l'Intercolonial n'est plus ce qu'il était il y a des années. On a laissé la couche de ballast se détériorer, et les voitures sont mal entretenues; le service des trains n'est plus aussi rapide et aussi régulier, et plus on a importé de gens de l'extérieur pour conduire l'exploitation, plus cette exploitation a laissé à désirer. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres députés, en particuliers ceux des Provinces maritimes, et d'aucuns soutiendront peut-être que le mal tient à des conditions locales. Si cela est vrai dans une certaine mesure, je prétends, par ailleurs, que tout le Dominion est exposé au même mal. On ne réussira pas à développer le Dominion du Canada en arrachant à un endroit ce que l'on donne à l'autre. L'Intercolonial a toujours eu son bureau à Moncton. Nous y avons de magnifiques usines et maisons pour les besoins du personnel de l'Intercolonial. Le gérant et son personnel y trouvent à coup sûr suffisamment à faire avec les 2,000 milles de chemin de fer que couvrent l'Intercolonial proprement dit, et les embranchements qui ont été achetés, loués ou autrement acquis.

Je ne m'attaque pas aux autres réseaux de chemins de fer. Je demande simplement au Gouvernement et au ministre de se rendre compte que l'Intercolonial est une des raisons qui ont déterminé la population des Provinces maritimes à entrer dans la Confédération. Les autres provinces ont eu l'équivalent de ce que nous vaut ce chemin de fer. Ils ont leurs canaux, et aucune tentative ne se fait pour transmettre ces canaux à une compagnie. Et l'Intercolonial n'a jamais été considéré comme devant être une source de revenus. Tout au plus devait-on espérer que les recettes couvrent les frais d'exploitation. Je me suis persuadé que si ce chemin de fer était mis à l'abri des influences politiques, et si le ministre chargeait des hommes droits, pratiques et expérimentés, de l'administrer, ce réseau serait l'égal d'aucun autre et d'un grand profit au pays, particulièrement aux Provinces maritimes. J'invite donc le ministre à bien étudier le problème du transport des produits des Provinces maritimes, et la question de savoir si l'Intercolonial ne doit pas être exploité sous la direction de l'Etat. .

Je propose, en conséquence, appuyé par M. Sinclair (Guysborough):

Que le projet de loi (bill n° 70) ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour être modifié par l'adjonction, après les mots "gouvernement canadien", 11e ligne de son préambule, des mots suivants: "sauf cette partie des chemins de fer du Gouvernement canadien appelée chemin de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, et les embranchements qui y sont reliés, et possédés, loués ou exploités par le Gouvernement du Canada."

M. BUTTS: Mon honorable ami connaît-il une meilleure machine politique que l'Intercolonial sous la régie de l'Etat?

M. COPP: Oui, et dans un avenir prochain je verrai une machine politique plus remarquable que le fut jamais l'Intercolonial.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas prolonger le débat, mais je dois ajouter quelques mots à la discussion. Je ne saurais accepter l'amendement. L'honorable député (M. Copp) nous demande d'exempter les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard de l'application du projet de loi touchant l'exploitation des chemins de fer nationaux du Canada.

Avant de répondre aux arguments de l'honorable député, je ne voudrais dire que quelques mots à propos de ses observations sur l'Intercolonial. Il dit que, ainsi qu'il fut convenu à la Confédération, l'Intercolonial fut construit à l'origine entre les provinces du golfe et la ville de Québec. Aucun doute là-dessus. Si je me rappelle bien, la ligne fut bien administrée par M. Pottinger, l'ancien gérant. M. Pottinger était un homme qui jouissait de la confiance de tous les habitants des provinces traversées par ce chemin de fer. Cependant, l'honorable député me permettra-t-il de lui dire que sous l'administration de M. Pottinger, durant l'exploitation de la ligne par une commission et un gérant général, il y a eu dans la Chambre et dans la presse des critiques continuelles dirigées contre l'administration de ce chemin de fer. On accusait le gouvernement d'ingérence politique et que, naturellement, le chemin de fer ne pourrait être rémunérateur. Tel a été le cri lancé le jour même où l'on a commencé la construction et l'exploitation de l'Intercolonial.

M. COPP: Ce n'était certainement pas le cas sous l'administration de mon honorable ami.

L'hon. M. REID: Non pas depuis quelques années, parce que le chemin de fer a été mis sous la main d'un gérant général et que toute son exploitation a été laissée entre les mains de ce fonctionnaire et son personnel. Depuis quelques années, la ligne s'est débarrassée peu à peu de l'emprise politique.

Mon honorable ami prétend que le service de l'Intercolonial, et les conditions de toute la voie ne sont pas aussi bons qu'il y a plusieurs années. Si mon honorable ami veut dire les trois ou quatre dernières années de la guerre, cela peut s'expliquer, parce que l'Intercolonial transportait le plus de troupes possible, sans compter tout le matériel de guerre. Comme l'Intercolonial n'a qu'une voie simple, il est indubitable qu'en raison de l'encombrement du transport, le public voyageur n'a pu bénéficier d'un aussi bon service qu'avant les hostilités.

Avant la guerre, l'Intercolonial était aussi bien administré que tout autre chemin de fer du Canada. Du moins, voilà ce que m'a appris le public voyageur avant la guerre.

S'il faut en croire l'honorable député, si ce projet de loi est adopté, les employés de l'Intercolonial n'auront pas les mêmes chances d'avancement qu'ils avaient sous une administration séparée. J'accepte sur le champ le défi de mon honorable collègue. Un certain nombre d'employés de l'Intercolonial ont déjà reçu de l'avancement, grâce à l'entrée de cette ligne dans le réseau des chemins de fer nationaux. Sans cela, le sort de ces employés n'aurait pas été amélioré. Somme toute, les employés ont plus de chances d'avancement dans un chemin de fer de 10,000 ou 15,000 milles qu'avec l'Intercolonial et l'île du Prince-Edouard tout simplement.

Laissez-moi vous citer quelques exemples à l'appui de mes paroles. L'honorable député sait que M. Hayes était gérant du trafic du réseau de l'Etat entre Montréal et Sydney. Aujourd'hui il est gérant du trafic de tout le chemin de fer national jusqu'à la côte du Pacifique Voilà, certes, un bel avancement. M. Smart, anciennement chef du service des voitures de l'Intercolonial commande maintenant ce service pour tout le réseau national.

M. COPP: D'où vient-il?

L'hon. M. REID: Je crois qu'il a d'abord été à l'emploi du Pacifique-Canadien, mais pendant des années il a été au service de l'Intercolonial. Je mentionnerais de plus M. Appleton, qui était à la tête du service des mécaniciens et des machinistes à Moncton. A présent, il a la surveillance générale de ce service pour toutes les lignes de l'Est, je crois, entre Port-Arthur et Sydney. Il y a aussi M. Brady, anciennement gérant général de l'Intercolonial, et après du Transcontinental. Il est aujourd'hui gérant général de toutes les lignes de l'Etat de Port-Arthur à l'Est.

M. COPP: Il est un des importés.

L'hon. M. REID: Il a été à l'emploi des chemins de fer de l'Etat depuis quinze ans peut-être. Je mentionne ces cas pour faire voir qu'avec ce réseau non restreint à l'In-

tercolonial, le personnel de cette ligne aura des chances d'avancement qui lui ont manqué jusqu'ici.

Une autre insinuation que l'honorable député s'est permise, et contre laquelle je proteste vivement, c'est que, avec une pareille loi, le Gouvernement pourrait engager l'Intercolonial par des obligations dont le chiffre irait jusqu'à $75,000 par mille. L'honorable député devait savoir que cette assertion était inexacte, puisqu'il a lu l'article 26, lequel porte que la faculté d'émettre des obligations ne s'appliquerait pas aux chemins de fer nationaux.

M. COPP: J'avais oublié cette particularité du projet de loi, et c'est par inadvertance que j'ai parlé ainsi.

L'hon. M. REID: C'est précisément ce que je dis: l'honorable député a évidemment fait erreur. Encore que l'Intercolonial doive appartenir au réseau des chemins de fer nationaux canadiens pour les fins administratives, nul pouvoir n'est reconnu à la compagnie, non plus qu'au Gouvernement, d'émettre des obligations qui portent sur l'Intercolonial, sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ou sur le Transcontinental.

M. MORPHY: Pourquoi ce bill n'accorde-t-il point cette faculté?

L'hon. M. REID: Nous avons cru qu'au besoin, cette autorisation devait venir du Parlement. Nulle obligation ne porte, en ce moment, sur l'Intercolonial, et si, plus tard, l'occasion se présente de détacher de ce réseau l'Intercolonial, il sera libre de toute dette par obligations ou autrement.

Pour ce qui est de l'exploitation de l'Intercolonial, comment l'administrer avec succès, ou lui faire partager les avantages dont il doit jouir, si nous ne l'incorporons point dans ce réseau. Si nous le laissons dans les mains du ministre des Chemins de fer, comme le voudrait mon honorable ami, il faudrait y maintenir le même personnel administratif que par le passé.

M. COPP: Si nous pouvons exploiter l'Intercolonial de cette manière, quel besoin le ministre a-t-il d'adopter la marche qu'il vient d'indiquer en réponse à mon honorable ami? Il déclare ne pas vouloir engager l'Intercolonial, par la raison que, tôt ou tard, il pourra juger à propos de le détacher de l'entreprise.

L'hon. M. REID: L'Intercolonial n'a aucune dette représentée par des obligations, il est libre de toutes charges, et nous l'avons laissé dans cette situation. Si, plus tard, nous décidons de le détacher du réseau, il occupera la même position exactement qu'à l'époque de la Confédération. En réunissant les diverses voies ferrées, il devient possible d'obtenir un service qui réduise les frais à leur plus simple expression. Nous avons, aujourd'hui, entre Winnipeg et Moncton, le Transcontinental, dont l'administration se partage entre Winnipeg, pour les lignes qui, de Cochrane vont jusque-là, et Montréal, d'où part l'entière direction de cette ligne. Or, nous avons réuni le tout sous une seule et même administration, et avec le même personnel, pour éviter de la dépense. Quand il s'agira des tarifs pour marchandises, celui qui aura charge de cette besogne pourra aisément établir quels sont les prix du territoire qui, de l'Ouest, va aux ports de l'Atlantique. Avec une telle fusion, des directeurs désireux de faire réussir l'entreprise s'emploieront à lui amener tout le trafic possible. En reliant l'Intercolonial au réseau des chemins de fer nationaux du Canada, j'avais idée que, par là, il se produirait, dans la direction des Provinces maritimes, un tel mouvement d'affaires, que l'Intercolonial finirait par devenir une entreprise lucrative. Tout le mal est venu, jusqu'à présent, de ce que cette ligne partait de Sydney pour se rendre à Montréal, et que les autres chemins de fer n'auraient pas intérêt à lui donner du trafic, d'où il suit qu'il était bien difficile de lui faire produire quelque chose. Maintenant qu'il fait partie de notre réseau national, tout le trafic qui, de l'Ouest, peut être amené par l'Intercolonial à Halifax, à Saint-Jean et à Sydney, prendra cette route. Je m'étonne, après cela, d'entendre dire à l'honorable député qu'il faudrait exclure de ce réseau l'Intercolonial.

Notre réseau de voies ferrées nationales est, il est vrai, confié à une compagnie que ce projet de loi institue, mais il n'en reste pas moins soumis au contrôle du Parlement, et, si l'opération n'est pas conduite avec succès, on pourra discuter l'entreprise, tout comme on avait coutume de discuter auparavant les affaires de l'Intercolonial.

L'honorable député (M. Copp) insiste sur ce point que les employés de l'Intercolonial n'ont plus les mêmes chances d'avancement qu'ils auraient eues si on ne l'avait pas compris dans le réseau national.

D'après ce que j'en sais, les employés de l'Intercolonial sont très satisfaits de voir ce chemin de fer devenir une partie du Transcontinental, pour la raison qu'un jeune homme qui commence, aujourd'hui, son stage à l'Intercolonial, a cent fois plus

d'occasions, d'obtenir un emploi sur notre réseau de 15,000 milles, que s'il était au service de l'Intercolonial seul.

A mon avis, l'une des raisons pour lesquelles l'honorable député s'oppose au changement, est celle-ci: depuis qu'il fait partie du Parlement, nous l'avons entendu se plaindre, très amèrement du favoritisme ministériel, au sujet du chemin de fer Intercolonial. Il sait suffisamment que lorsqu'il s'agit de ce réseau, l'occasion ne lui est plus offerte d'influencer le favoritisme politique. Le bureau des directeurs va exploiter le réseau, indépendamment des membres du Parlement ou même du Cabinet. C'est là ce qui embarrasse l'honorable député, le fait est certain.

M. COPP: Ne jugez pas. . .

L'hon. M. REID: Nul membre de la Chambre n'a combattu, avec autant d'ardeur que l'a fait l'honorable député, en faveur du favoritisme, à l'occasion de l'Intercolonial, il n'y a pas de doute là-dessus. Libre à lui de se lever, en cette assemblée, et de nous reprocher, à nous qui siégeons à la droite, d'avoir favorisé nos amis politiques dans l'exploitation de l'Intercolonial, mais il sait que lorsque son parti dirigeait les affaires du pays—

Un honorable DEPUTE: M. Cochrane n'était pas homme à se laisser influencer ainsi. . .

L'hon. M. REID: Il était l'homme qu'il fallait à ce poste, en tant qu'il s'agissait de la distribution des faveurs aux amis politiques.

M. POWER: Le Gouvernement était absolument innocent.

L'hon. M. REID: Monsieur l'Orateur, j'ai fait exploiter l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, par le département des Chemins de fer, depuis une ou deux années, et tout en croyant que le département les a exploités avec autant de succès qu'ils auraient pu l'être par le Gouvernement lui-même, je sens toutefois que l'intérêt de ces chemins de fer et celui du public, veulent que ces voies ferrées soient exploitées de concert avec le réseau national des chemins de fer canadiens. J'estime qu'il est de l'intérêt des employés qu'il en soit ainsi. Je ne vois pas comment nous pouvons exploiter avec succès l'Intercolonial, sans le lier au réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Je regrette que l'honorable député ait présenté l'amendement qui, à mon avis, n'offre d'avantage à aucune des parties intéressées, et j'espère que la Chambre le rejettera.

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): Avant le vote, je crois, monsieur l'Orateur, qu'il m'incombe de dire quelques mots, étant donné surtout que je suis un des ministres qui représentent cette partie du territoire canadien que l'Intercolonial traverse. Cette question a surgi, il y a quelques mois, quand on a remis l'exploitation de l'Intercolonial à la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, par décret du Conseil, et cela se fit avec mon entier assentiment et ma pleine connaissance. Je me propose de voter contre l'amendement de mon honorable ami de Westmorland (M. Copp) et je le ferai non seulement avec une conscience non préjugée, mais encore dans la conviction que l'adoption de cet amendement nous ramènerait véritablement au principe qui a présidé à l'exploitation de l'Intercolonial, telle qu'elle était autrefois.

Ce bill a donné lieu à beaucoup de discussion sur les mérites respectifs de la nationalisation ou de l'entreprise privée, mais je ne puis encore comprendre pourquoi il était nécessaire de débattre cette question. Nous avons, aujourd'hui, les chemins de fer sur les bras, la perspective n'est pas des plus encourageantes, je dois l'avouer, et il est du devoir du Parlement et du Gouvernement surtout, d'essayer de trouver le moyen de résoudre le problème aussi avantageusement que possible. Je le répète, je ne puis voir pourquoi on soulève, dans cette Chambre, la question de savoir si quelqu'un favorise la nationalisation ou la possession individuelle d'un ouvrage d'utilité publique, à propos du bill maintenant soumis à la Chambre. Nous avons sur les bras, le réseau des chemins de fer nationaux canadiens, nous avons le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique, le Transcontinental national et l'Intercolonial, et il est du devoir du Gouvernement et du Parlement d'arrêter la meilleure méthode possible afin d'assurer le succès de ces ouvrages. Je n'ai pas l'intention de revenir sur ce qui s'est passé au sujet de l'exploitation et de l'administration de l'Intercolonial depuis son origine. L'Intercolonial a servi excessivement à des fins politiques et celui qui se lève, ici, pour nier que l'Intercolonial a été un engin d'élection jusqu'à ces deux dernières années, ne fait que parler pour parler. Si je croyais que le réseau des chemins de fer nationaux canadiens va servir à l'exploitation politique, ainsi que l'ont fait, dans le passé, les chemins de fer du Gouvernement, je vo-

terais et lutterais contre toute l'affaire. J'ignore ce que je ne ferais pas pour empêcher le succès d'un bill ayant un but pareil.

Nous n'avons pas eu dans les provinces maritimes le service auquel nous avions droit, et le service que nous avons eu a coûté la moitié plus qu'il n'aurait dû coûter. A ce propos, les deux partis ont aussi mal agi l'un que l'autre. Maintenant au lieu de quinze à dix-huit cents milles qu'avait l'Intercolonial, nous avons environ douze mille milles, et il semble que nous en aurons près de vingt mille avant longtemps. Je dis, monsieur l'Orateur, qu'à moins que ce réseau ne soit dirigé comme une sérieuse entreprise commerciale, le Canada aura à faire face à un problème très grave, plus grave encore que celui qu'a entraîné la dette que nous a imposée la guerre. Par conséquent, tout désireux que je puisse être de voir donner des avantages à ma région; tout désireux que je puisse être de voir exploiter l'Intercolonial pour le bienfait des provinces maritimes, je ne peux pas, comme législateur, accepter un projet par lequel une portion quelconque de ce réseau ne sera pas administrée suivant les méthodes commerciales régulières. L'exploitation de ces chemins de fer ne sera peut-être pas parfaite, mais elle se trouvera sous le contrôle d'un bureau de direction absolument indépendant du Gouvernement, si ce n'est qu'il sera nommé par lui. Si jamais un groupe d'hommes a eu entière liberté dans la direction d'un chemin de fer, c'est bien le cas du bureau qui a administré les chemins de fer de l'Etat jusqu'à présent. Je sais ce que je dis. Je peux promettre que tant que je ferai partie du ministère on n'empêchera jamais, à ma connaissance, d'administrer les chemins de fer de l'Etat suivant les méthodes commerciales régulières. Si nous ne faisons pas cela, il vaut aussi bien tout abandonner. Mais je crois que nous pouvons le faire, et c'est parce que je veux que le tout soit administré de cette façon-là que je tiens à y joindre le chemin de fer Intercolonial. Le ministre des chemins de fer a fait remarquer qu'il était impossible de faire fonctionner le réseau en arrêtant la ligne à Montréal, sans continuer jusqu'à Halifax et Saint-Jean. Les provinces maritimes n'ont pas intérêt à ce que cela se fasse. Les chemins de fer de l'Etat peuvent être exploités d'une façon beaucoup plus économique et avec plus de profit s'ils sont tous réunis en un seul, plutôt que d'en avoir une partie sous le contrôle de la compagnie des chemins de fer nationaux et l'autre sous celui du ministre des Chemins de fer.

J'ai dit au début que je ne voulais pas trop m'étendre sur le sujet, mais je ne voudrais pas me contenter de voter sans expliquer ma conduite, quand il s'agit d'une question si importante pour les provinces maritimes. Je crois qu'en incorporant toutes les lignes de chemins de fer des provinces maritimes dans ce réseau, nous rendons un grand service à ces provinces. Si les chemins de fer de l'Etat continuent de fonctionner comme ils ont fonctionné l'an dernier—et c'est ce que j'espère—avant longtemps les gens qui s'opposent maintenant au projet, se lèveront pour le bénir et pour dire que l'élimination de la politique dans l'administration des chemins de fer de l'Etat et leur exploitation sur une base commerciale, constituent une belle œuvre pour toute la nation canadienne.

Mon honorable ami a parlé des taux de transport des marchandises. Il pourra y avoir des changements. Il pourra y avoir des cas où il nous faudra payer à l'avenir plus cher que nous n'avons payé jusqu'ici. Mais il y a des cas aussi où nous aurons un bon service, ce que nous n'avons pas pu obtenir autrefois. Le député de Westmorland (M. Copp) sait les ennuis qu'il a eus dans son propre comté pour essayer d'avoir un bon service avec la direction politique. Il ne croit pas que cela puisse se renouveler à l'avenir si les chemins de fer de l'Etat dans les provinces maritimes sont administrés comme une entreprise privée.

M. COPP: Mais je ne crois pas du tout qu'ils seront administrés de cette façon-là.

L'hon. M. CARVELL: C'est là où nous ne tombons pas d'accord. Jusqu'à ce que l'on me prouve qu'ils ne sont pas administrés sur une base commerciale, je persisterai à croire comme cela, les provinces maritimes en retireront beaucoup plus d'avantages qu'elles n'en ont jamais retiré jusqu'ici. C'est pour ces raisons que j'ai l'intention de voter contre l'amendement. Je suis sûr que si l'amendement est rejeté, la Chambre et le public ne regrettront jamais l'incorporation du chemin de fer Intercolonial dans le grand réseau des chemins de fer de l'Etat, autrement dit le Canadian National Railway.

M. PEDLOW: Le ministre veut-il dire à la Chambre pourquoi il est nécessaire de financer le département des Chemins de fer d'une façon différente du département qu'il dirige lui-même?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A mon avis, le règlement n'autorise pas la discus-

sion de cette question, elle a été décidée par le vote qu'on vient d'émettre.

(L'amendement de M. Copp est rejeté.)

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question porte sur la motion principale. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

M. LAPOINTE (Kamouraska): La Chambre tient sans doute à exprimer son avis définitif sur ce projet de loi; aussi vais-je me borner à formuler quelques brèves observations. D'abord, je veux rectifier une affirmation du premier ministre suppléant (sir Thomas White) qui a prétendu, cet après-midi, que j'étais hostile au régime des chemins de fer d'Etat. Mon honorable ami n'a certainement pas bien saisi ma pensée, s'il a cru trouver dans mes paroles l'expression de mon hostilité au régime de la nationalisation des chemins de fer. Je me suis borné à dire que personne n'avait le droit d'ostraciser du parti libéral les adversaires de ce régime. Je voulais protester contre les leçons que certains ministériels se plaisent à nous donner en matière de libéralisme. Je le répète, la nationalisation des industries, leur exploitation par l'Etat, ce n'est pas là un principe libéral; c'est du socialisme d'Etat. Ce n'est pas à dire que j'y sois hostile. Je ne crains pas d'appeler les choses par leur nom. A mon avis, c'est une expérimentation sur une vaste échelle, et je ne partage pas la confiance de quelques-uns de mes collègues dans le succès définitif de cet essai. Mais nous n'avons pas à choisir. Nous sommes propriétaires d'un vaste réseau de chemins de fer, et il faut essayer d'en faire le meilleur réseau possible. Comme l'ont observé nombre de députés, il faut faire un loyal essai de ce régime d'Etat.

En prenant la parole, j'ai voulu fournir aux ministériels qui se font les éloquents avocats du libéralisme, l'occasion d'enregistrer leurs votes en faveur de ce que je considère un véritable principe libéral. Lorsque la Chambre délibérait le bill en comité, je proposai d'attribuer au travail une part légitime dans l'administration du réseau et je veux maintenant proposer un amendement en ce sens. Par la voix du ministre du Travail au Sénat, le Gouvernement a déjà reconnu la légitimité de ce principe et aujourd'hui une commission parcourt le pays afin de faire enquête sur les conditions de l'industrie, dans le but d'appliquer ce principe aux industries privées. Le Gouvernement devrait prouver sa bonne foi et sa sincérité en consacrant ce principe dans la gestion des chemins de fer nationaux qui sont la propriété de l'Etat. L'ouvrier qui, par l'exercice de son droit de suffrage, a voix au chapître dans l'administration des affaires publiques au pays, croit qu'il a aussi le droit d'exprimer son avis touchant la gestion des industries qu'il contribue à édifier par son travail. Il réclame ses droits de citoyen en matière d'industrie, tout aussi bien que dans le domaine politique. Il puise cette inspiration dans un sens élevé de service. La plupart de ceux qui étudient aujourd'hui les conditions du travail et de l'industrie mondiales demandent que les travailleurs participent à l'administration des industries. Ils croient qu'en élevant l'employé à l'état d'associé avec son patron, en l'initiant aux conditions de l'entreprise qui leur est commune, son sens de responsabilité s'accentuera et l'on parerait ainsi à bien des inconvénients. Le gouvernement britannique a accepté ce principe touchant l'industrie minière. A cet égard, je désire me reporter un instant au texte du rapport de la commission présidée par M. le juge Sankey. Cette commission se composait de quatre hommes éminents M. le juge Sankey, M. J. A. Balfour, sir Arthur Duckham et sir Thomas Royden. Voici quelques mots du rapport de cette commission:

> Il est de l'intérêt du pays que le mineur dans les charbonnages ait voix au chapitre en vue de la direction des travaux. Voilà vingt-cinq ans que l'éducation du travailleur dans les mines de charbon se fait tant au point de vue social qu'au point de vue technologique. Il en résulte une notable réserve d'énergies nationales. Pourquoi ne pas l'utiliser?

Le gouvernement anglais a agréé ce rapport, et le principe de la participation à la direction des travaux dans les mines anglaises a été accepté et sera mis en pratique. Le Gouvernement devrait incorporer un semblable principe dans la présente mesure qu'il désire faire accepter par les industriels du pays. En ce faisant, le Gouvernement donnerait effet à la première clause de la résolution prise par la conférence de la Paix et qui doit être insérée dans le traité de paix. Cette résolution, communiquée hier à la Chambre par le président du Conseil privé (M. Rowell), énonçait ce principe:

> Premièrement.—Le principe directeur énoncé ci-dessus que le travail ne doit pas être considéré comme une simple marchandise ou un simple article de commerce.

On ne saurait mieux reconnaître ce principe qu'en acceptant le projet d'amendement que je vais maintenant soumettre. Je propose avec l'appui de M. Verville:

> Que le bill nº 70 ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais référé de nouveau au comité de la Chambre afin que les mots soient

insérés à la fin de l'article 1 dudit bill: "Deux au moins desdits directeurs seront nommés sur recommandation des employés des chemins de fer nationaux du Canada."

M. VERVILLE (Saint-Denis): Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour appuyer l'amendement de l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe), bien qu'il me semble qu'il soit absolument inutile qu'un député de l'un ou de l'autre côté de la Chambre ait à présenter un amendement de cette nature. Je ne me suis pas trouvé ici pendant toute la durée de la discussion de ce bill, mais j'ai été surpris d'apprendre que le Gouvernement n'avait pas inséré dans le bill une disposition de ce genre. Un grand nombre d'honorables députés de la gauche et beaucoup de ceux qui en faisaient partie avant la formation du Gouvernement d'union ont répété souvent, chaque fois que l'occasion leur en était offerte, que le travail devait, jusqu'à un certain point, être représenté dans autant de commissions que possible, parce que les connaissances pratiques de l'ouvrier étaient probablement plus efficaces que les connaissances techniques de beaucoup d'hommes désignés pour faire partie des commissions. Nous sommes arrivés à une période dans le développement de ce pays où nous devons, de bon gré ou autrement, reconnaître ce principe que le travail devrait être représenté et tout gouvernement fédéral, provincial ou municipal doit aussi le reconnaître et le mettre en pratique. Tout honorable député, qui est dans les affaires, a dû conclure depuis longtemps que le renseignement le plus précieux qu'il a jamais reçu sur ses affaires personnelles lui a été donné, d'une façon générale, par ceux qui avaient le plus d'expérience pratique. Le ministre des Travaux publics a très souvent, et avec raison, consulté les meilleurs éléments du travail dans ce pays quand il s'agissait de préparer une législation ou des décrets du conseil pour arriver à une meilleure entente entre le capital et le travail. L'auteur de cet amendement a déclaré que le Sénat avait reconnu le principe de la représentation du travail. Je prétends qu'il n'a pas été reconnu au Sénat, parce que le ministre du Travail devrait appartenir à la Chambre des communes. Je connais très bien le ministre du Travail et j'ai grande confiance en son habileté aussi bien que dans ses connaissances pratiques. Si quelqu'un devait faire partie du conseil des directeurs en dehors des grands financiers du pays ou d'hommes qui ont acquis de l'expérience dans l'administration d'un chemin de fer, ceux qui ont le plus de connaissances sont assurément les hommes de chemin de fer du pays.

Beaucoup d'entre eux ont grandi avec le réseau depuis leur enfance; ils ont passé par l'apprentissage et ont acquis les connaissances les plus nécessaires pour une position de ce genre. J'espère que les honorables députés ne penseront que ce projet est mis en avant dans un but politique. Je croyais que j'avais entendu rire quelqu'un de l'autre côté de la Chambre, mais j'ai dû me tromper. A en juger par les conditions actuelles dans le monde du travail, je crains que si le Gouvernement n'accorde pas aux organisations ouvrières ce qu'elles ont le droit d'attendre, elles prendront les moyens de l'obtenir. Cela peut paraître radical, mais quiconque a étudié les sentiments d'inquiétude qui existent dans tout le pays, doit se rendre compte qu'il n'y a qu'un seul moyen de salut, c'est par la coopération dans toute son étendue possible. Il se peut que le Gouvernement n'ait pas dit qu'il ne nommera pas d'ouvriers; je ne sais s'il l'a dit ou non, mais je crains qu'il y ait assez d'influences pour agir et empêcher la nomination d'ouvriers dans ce conseil de direction. Depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai dit qu'un ministre du Travail dans le Gouvernement ne réussirait pas dans son département s'il n'était pas un homme pratique. Heureusement, le Gouvernement a jugé bon de nommer un homme pratique comme chef de ce département. Or, ce qui s'applique au département du Travail devrait assurément s'appliquer à une des plus grandes entreprises dans laquelle se soit lancé le pays. Le Gouvernement a tout à gagner par l'adoption de cet amendement. Il trouvera parmi les hommes des chemins de fer quelques-uns de ceux qui sont les plus habiles de l'Amérique. Ils sont non seulement habiles en raison de leurs connaissances pratiques, mais quelques-uns des membres du Gouvernement seraient sans doute surpris de la compétence technique de nos employés de chemin de fer et peut-être sont-ils plus avancés en finance que quelques-uns de nos ministres peuvent le penser. Ceux d'entre eux qui ont acquis un foyer qui leur appartient connaissent exactement la valeur d'un dollar et pourraient se distinguer dans des questions financières mieux que d'autres que le Gouvernement peut nommer dans ce conseil. Je ne connais aucun gouvernement fédéral ou provincial qui ait commis une erreur en essayant de réunir toutes les classes de la société et de les représenter dans les commissions qu'il nomme. J'ajouterai qu'une connaissance pratique de toutes les grandes

questions économiques du jour est préférable à toutes les connaissances techniques mises ensemble. Je suis fier d'appuyer l'amendement et j'ai confiance que le Gouvernement l'acceptera.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Parmi toutes les observations présentées par les auteurs de l'amendement, je ne peux en trouver qu'une seule avec laquelle je sois cordialement d'accord, celle qui reconnaît que nous avons, en ce moment, à la tête du département du Travail un ministre d'une grande habileté pratique, dévoué à son devoir et fidèle à la cause du travail.

Je ne puis approuver, je regrette de le dire, le reste des remarques qui ont été faites. De fait, je suis extrêmement surpris qu'un homme à l'esprit aussi strictement logique que l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) ait pu se décider à appuyer un amendement de cette nature.

L'amendement comporte que le Gouvernement, lorsqu'il nommera le personnel du conseil de direction, choisisse au moins deux des membres parmi les employés des chemins de fer.

Si l'honorable député avait réellement voulu que l'amendement fût applicable, il aurait inséré certaines dispositions de nature à permettre au Gouvernement de se rendre compte des demandes que pourraient faire les employés des chemins de fer. En l'absence d'un organisme permettant au Gouvernement de consulter les désirs des employés à ce sujet, l'amendement est inapplicable.

M. LAPOINTE (Kamouraska): A l'heure qu'il est, les employés des chemins de fer de l'Etat votent chaque hiver pour élire deux représentants à la commission des retraites, laquelle relève de la juridiction du fonds de prévoyance.

L'hon. M. MEIGHEN: Par le canal de quelle association? A l'heure qu'il est, on m'assure qu'il existe de quinze à dix-sept associations différentes d'employés de chemin de fer absolument distinctes les unes des autres. Est-ce que ces quinze associations différentes auront le droit de faire des réclamations?

M. LAPOINTE (Kamouraska): Mon honorable ami devrait savoir que cela peut se faire très facilement.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai parfaitement le droit de faire observer que les honorables députés qui ont proposé et appuyé l'amendement, n'ont pas jugé à propos d'exposer la méthode à suivre pour obtenir l'opinion des employés; or, à mon avis, c'était leur devoir de le faire.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Mon honorable ami pourrait facilement imaginer un plan pour recueillir les suffrages des employés.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est à l'auteur du projet qu'il appartient d'imaginer un plan à cet effet. Ce serait la première chose à faire pour que l'amendement soit applicable.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Que mon honorable ami accepte le principe de l'amendement et j'imaginerai un plan de nature à le satisfaire.

L'hon. M. MEIGHEN: Je discuterai le principe sur lequel repose l'amendement dans un instant.

Je veux en venir à ceci: C'est qu'il serait impossible d'appliquer la loi, si nous adoptions l'amendement de mon honorable ami. Il faudrait nécessairement créer un organisme pour mettre la loi en vigueur; or, en l'absence d'un organisme de cette nature, mon honorable ami ne peut espérer voir le Parlement adopter l'amendement qu'il propose.

En supposant que tous les employés des chemins de fer soient représentés par une seule association, quel devrait être le sort de l'amendement de l'honorable député? Il est nécessaire à cette heure de remonter au principe sur lequel il s'appuie. Si nous adoptons le principe en jeu, cela voudra dire que le Gouvernement, qui doit nommer le conseil de direction, assume la responsabilité de ces nominations et de l'administration des voies ferrées par les directeurs ainsi nommés et n'aura pas son mot à dire dans le choix de deux des membres du conseil de direction. Or, s'il en est ainsi, pour quelle raison aurait-il son mot à dire dans le choix des autres directeurs?

Si le Gouvernement doit assumer la responsabilité de la gestion des affaires de la compagnie par deux directeurs au choix desquels il n'a collaboré en rien, pour quelle raison n'en serait-il pas ainsi pour tous les autres membres du conseil de direction? Pourquoi le Gouvernement se rendrait-il responsable de la gestion des affaires de la compagnie par des hommes qu'il n'aurait pas choisis lui-même? Bref, si le principe du Gouvernement responsable doit être maintenu, comment le Parlement pourrait-il adopter un amendement de cette nature?

En second lieu, le Parlement, en adoptant l'amendement de mon honorable ami,

admettrait que bien que nous représentions une partie de la population canadienne, en tant qu'assemblée devant laquelle le Gouvernement est responsable de son administration et qu'à ce titre, nous avons le droit de nommer les représentants de cette partie de la population dans le conseil de direction de la nouvelle compagnie, d'un autre côté nous ne représentons pas une autre partie de la population, c'est-à-dire l'élément ouvrier. Le Parlement est-il prêt à adopter cette attitude? Le Parlement est-il disposé à proclamer que nous, les représentants du peuple, sommes absolument incapable de sauvegarder les intérêts des classes laborieuses aussi bien que les intérêts des capitalistes? Le Parlement, s'il est digne de ce nom, représente le travail aussi bien que le capital et il doit assumer la responsabilité, en choisissant les membres du conseil de direction qui administrera le grand réseau des chemins de fer de l'Etat, de voir à ce que toutes les principales classes de la population canadienne y soient représentées afin que l'administration de nos voies ferrées soient confiée à des hommes compétents.

Je ne vois personne au fait de la politique du Gouvernement, qui voudrait laisser entendre pour un instant que le Gouvernement est opposé à l'idée d'appeler à faire partie du conseil de direction des hommes particulièrement bien au courant des intérêts des employés de chemin de fer.

Il me semblerait évident, toutes choses égales d'ailleurs, que l'entreprise aurait avantage à se trouver sous la direction de personnes connaissant bien les nécessités des fonctionnaires de la ligne, de personnes particulièrement propres à parler pour eux. Admettons-le; mais dire que ces personnes doivent être choisies, non par le Gouvernement, seul responsable de l'entreprise, mais d'autres à qui n'incombe aucune pareille responsabilité, serait un principe absolument nouveau ici, un principe que l'honorable député de Kamouraska ne saurait vraiment vouloir que nous affirmions. En le faisant, en acceptant pour principe—laissez-moi répéter la chose sous une autre forme—que le Parlement, ou que le Gouvernement, n'a pas qualité pour faire ce choix au nom du travail, tout comme il le fait au nom des autres classes de la société, qu'il s'agisse des intérêts d'une langue, d'une croyance religieuse, d'une profession, de quoi que ce soit, ce serait nous déclarer incapables de faire un choix au nom de tout autre groupe de la population, lequel aurait le même droit de dire au Parlement: De quel droit choisissez-vous pour nous représenter dans la commission des chemins de fer nationaux des personnes peu au courant de nos intérêts en ce qui regarde l'administration de ces chemins, ou encore quel droit avez-vous de les choisir si vous permettez à un autre groupe de choisir les siens? Si la proposition d'amendement était adoptée, le Parlement se trouverait dans une position anormale et impossible, dans une opposition incompatible avec les principes propres à un gouvernement constitutionnel, dans une position où jamais encore nul parlement ne s'est trouvé dans un pays gouverné d'après une constitution.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, j'aimerais à dire un mot en faveur de la motion de mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe), motion appuyée si éloquemment par mon honorable ami de Saint-Denis (M. Verville); mais, logiquement parlant, je ne vois aucune bonne raison de le faire. J'approuve de tout cœur que l'on veuille faire représenter le travail dans cette commission, et j'espère que le Gouvernement y aura l'œil, qu'il verra à ce que le travail soit représenté dans cette commission et, s'il est possible, le travail intéressé au chemin de fer lui-même. Mais il y a d'autres classes que nous aimerions voir représentées dans la commission, et je ne crois pas qu'il soit sage de prendre de préférence parmi d'autres une classe à qui il faudra des représentants de son choix. L'honorable député de Québec-Sud, par exemple, propose—et c'est une proposition qui m'agrée—de prendre parmi les ingénieurs revenus des champs de bataille quelqu'un qui les représenterait dans cette commission, et il ne manque pas d'hommes capables dans ce corps dont il pourrait être à désirer d'assurer la présence à la direction de ce réseau. Il n'y a pas seulement à considérer que nous aurions le bénéfice des talents d'un tel ingénieur, mais le fait d'avoir là quelqu'un qui revient de la ligne de feu a pour nous une grande importance. Je me demande toutefois s'il est bien convenable de faire déclarer par une loi du Parlement qu'un ingénieur devra faire partie de la commission. Il est entendu que cette commission doit représenter les intérêts des différents groupes de la population et, si le Gouvernement néglige d'y pourvoir, ce sera un manquement dont nous aurons le droit de lui demander compte. Je dois dire cependant que je n'apperçois pas la logique de cette prétention qui voudrait que la loi fit particulièrement mention de certain

groupe, sans parler des autres. Je ne crois pas que cela soit raisonnable. Je veux bien que le travail soit représenté dans la commission, et, si le Gouvernement néglige d'y pourvoir de façon ou d'autre, ce sera une omission dont il aura à rendre compte plus tard au Parlement.

(La motion de M. Lapointe (Kamouraska), mise aux voix, n'est pas adoptée.)

ONT VOTE POUR :

MM.	MM.
Archambault	Leduc,
Boivin,	Leger,
Bourassa,	Lemieux,
Boyer,	McCrea,
Brouillard,	McGibbon (Argenteuil),
Bureau,	McKenzie,
Cahill,	McMaster,
Casgrain,	Marcile (Bagot),
Chisholm,	Mayrand,
Copp,	Michaud,
d'Anjou,	Murphy,
Déchêne,	Pacaud,
Delisle,	Papineau,
Demers,	Parent,
Denis,	Pedlow,
Desaulniers,	Pelletier,
Deslauriers,	Power,
Duff,	Prevost,
Ethier,	Proulx,
Fafard,	Robb,
Fontaine,	Savard,
Fortier,	Seguin,
Fournier,	Sinclair (I.P.-E.),
Gauthier,	Tobin,
Gervais,	Trahan,
Hunt,	Truax,
Jacobs,	Turgeon,
Kay,	Verville,
Lafortune,	White (Victoria),
Lanctôt,	—60.
Lavigueur,	

ONT VOTE CONTRE :

MM.	MM.
Ames (sir Herbert),	Clements,
Anderson,	Cochrane,
Andrews,	Cockshutt,
Argue ,	Cooper,
Armstrong (Lambton),	Cowan,
Arthurs,	Crerar,
Ballantyne,	Cronyn,
Ball,	Crothers,
Blair,	Crowe,
Blake,	Cruise,
Bolton,	Davidson,
Bowman,	Davis,
Boyce,	Douglas
Boys,	(Strathcona),
Brien,	Douglas (Cap-Breton),
Buchanan,	Edwards,
Burrell,	Elkin,
Butts,	Fielding,
Calder,	Finley,
Campbell,	Foster (York),
Carvell,	Glass,
Casselman,	Green,
Chaplin,	Griesbach,
Charters,	Buthrie,
Clark (Bruce),	Halladay,
Clark (Red-Deer),	Harold,
Hartt,	Myers,
Hay,	Nesbitt,
Henders,	Nicholson (I.P.-E.),
Hocken,	Nicholson (Algoma),
Hughes, (sir Sam),	Nickle,
Johnston,	Paul,
Keefer,	Redman,
Knox,	Reid (Grenville),
Lalor,	Reid (Mackenzie),
Lang,	Richardson,
Loggie,	Rowell,
Long,	Sexsmith,
Mackie (Renfrew),	Shaw,
Maclean (Halifax),	Simpson,
McGibbon (Muskoka),	Steele,
McGregor,	Stevens,
Mcintosh,	Stewart (Hamilton),
McIsaac,	Stewart (Lanark),
McLean (Royal),	Sutherland,
McLeod,	Thompson (Weyburn),
Maharg,	Thompson (Hastings),
Manion,	Thompson (Yukon),
Martin,	Tolmie,
Meighen,	Tweedie,
Mewburn,	White (sir Thomas),
Middlebro	Wigmore,
Morphy,	Wilson (Wentworth),
Mowat,	Wilson (Saskatoon),
Munson,	Wright,—110.

ONT PAIRES.

(La liste des membres qui ont pairé est fournie par les whips en chef).

MM.	MM.
Sifton,	Lapointe (Kamouraska),
Doherty,	Marcil,
Borden,	Sinclair (Guysborough)
Bristol,	Kennedy,
Marshall,	McCoig,
Peck,	Baldwin,
Allan,	Cardin,
Macnutt,	Molloy,
Fraser,	Pardee,
Chabot,	Devlin,
Fripp,	Ross,
Burnham,	Gauvreau,
Scott,	Euiler,
Kemp,	Gladu,
Foster, sir George,	Beland,
Spinney,	Lapointe, (Saint-Jacques),
Whidden,	Lesage,
Sheard,	Cannon,
McQuarrie,	Vien,
Stacey,	duTremblay.

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, le devoir m'oblige, à mon grand regret, de vous faire remarquer que l'honorable député de Wellington-Nord (M. Clark) est entré dans la Chambre après que la moitié du vote eût été prise, et que, par conséquent, il n'a pas entendu mettre la question aux voix.

M. l'ORATEUR: Je dois demander à l'honorable député de Wellington-Nord s'il était présent et s'il a entendu mettre la question aux voix.

M. CLARK (Wellington-Nord): Non.

M. l'ORATEUR: Monsieur le greffier devra retrancher son vote de la liste. 60 pour, 110 contre.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'avais pairé avec le ministre des Douanes (M. Sifton). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. ROSS: J'avais pairé avec l'honorable député d'Ottawa (M. Fripp). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

L'hon. M. BELAND: J'avais pairé avec l'honorable député de Toronto-Est (sir Edward Kemp). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McCOIG: J'avais pairé avec l'honorable député d'Elgin-Est (M. Marshall). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

(La motion principale, tendant à la 3e lecture du projet de loi, est mise aux voix et adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames (sir Herbert),	Finley,
Anderson,	Foster (York),
Andrews,	Glass,
Argue,	Green,
Armstrong (Lambton),	Griesbach,
Arthurs,	Guthrie,
Ballantyne,	Halladay,
Ball,	Harold,
Blair,	Hartt,
Blake,	Hay,
Bolton,	Henders,
Bowman,	Hocken,
Boyce,	Hughes (Sir Sam),
Boys,	Johnston,
Brien,	Keefer,
Buchanan,	Knox,
Burrell,	Lalor,
Butts,	Lang,
Calder,	Loggie,
Campbell,	Long,
Carvell,	Mackie (Renfrew),
Casselman,	Maclean (Halifax),
Chaplin,	McGibbon (Muskoka),
Charters,	McGregor,
Clark (Bruce),	McIntosh,
Clark (Red-Deer),	McIsaac,
Clarke (Wellington),	McLean (Royal),
Clements,	McLeod,
Cochrane,	Maharg,
Cockshutt,	Manion,
Cooper,	Meighen,
Cowan,	Mewburn,
Crerar,	Middlebro,
Cronyn,	Morphy,
Crothers,	Mowatt,
Crowe,	Munson,
Cruise,	Myers,
Davidson,	Nesbitt,
Davis,	Nicholson (I.P.-E.),
Douglas (Strathcona),	Nicholson (Algoma),
Douglas (Cap-Breton),	Nickle,
Edwards,	Paul,
Elkin,	Redman,
Reid Grenville),	Thompson (Weyburn),
Reid Mackenzie),	Thompson (Hastings),
Richardson,	Thompson (Yukon),
Rowell,	Thomson (Qu'Appel),
Sexsmith,	Tolmie,
Shaw,	Tweedie,
Simpson,	White (Victoria),
Steele,	White (Sir Thomas),
Stevens,	Wigmore,
Stewart (Hamilton),	Wilson (Wenworth),
Stewart Lanark),	Wilson (Saskatoon),
Sutherland,	Wright.—110.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Archambault,	Lanctôt,
Boivin,	Lavigueur,
Bourassa,	Leduc,
Boyer,	Léger,
Brouillard,	Lemieux,
Bureau,	McCrea,
Cahill,	McGibbon (Argenteuil),
Casgrain,	McKenzie,
Chisholm,	McMaster,
d'Anjou,	Marcile (Bagot),
Déchêne,	Mayrand,
Delisle,	Michaud,
Demers,	Pacaud,
Desaulniers,	Papineau,
Deslauriers,	Parent,
Duff,	Pedlow,
Ethier,	Pelletier,
Fafard,	Prévost,
Fielding,	Proulx,
Fontaine,	Robb,
Fortier,	Savard,
Fournier,	Séguin,
Gautheir,	Sinclair (I.P.-E.),
Gervais,	Tobin,
Hunt,	Trahan,
Jacobs,	Truax,
Kay,	Turgeon,
Lafortune,	Verville.—56.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Sifton,	Lapointe,
Doherty	Marcil,
Kemp,	Gladu,
Foster, (sir George),	Béland,
Borden,	Sinclair (Guys.),
Bristol,	Kennedy,
Marshall,	McCoig,
Peck,	Baldwin,
Allan,	Cardin,
Macnutt,	Molloy,
Fraser,	Pardee,
Chabot,	du Tremblay,
Fripp,	Devlin,
Burnham,	Ross,
Scott,	Gauvreau,
Spinney,	Euler,
Whidden,	Lapointe (St-Jacques),
Sheard,	Lesage,
McQuarrie,	Cannon,
Stacey,	Vien,
Martin,	Power,
Wallace,	Copp,
Smith,	Murphy,

Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

3e LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 80), déposé par l'honorable M. Maclean (Halifax), tendant à auto-

riser l'établissement d'une commission de l'air concernant le contrôle de l'aéronautique;

Le 2e: (bill n° 75), déposé par l'honorable M. Crerar, tendant à modifier la loi de 1917 sur le bétail et les produits du bétail.

La séance est levée à onze heures et trente cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 7 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN BUDGET SUPPLEMENTAIRE SUR L'EXERCICE 1918.

Un message de S. Exc. le Gouverneur général transmettant un budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 31 mars 1919 est présenté par sir Thomas White, lu par M. l'Orateur et renvoyé au comité des subsides.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix, sont indiquées par des astérisques.

GREVES EN CANADA DEPUIS L'ARMISTICE.

M. DESLAURIERS demande:

1. Le Gouvernement peut-il dire combien il y a eu de grèves depuis la signature de l'armistice?
2. Combien de jours de travail ont été perdus en Canada du fait de ces grèves depuis cette date jusqu'à l'heure actuelle?

L'hon. M. MACLEAN:

1. 70.
2. 217,913 jours de travail.

TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE EN AEROPLANE.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

Quelles mesures sont prises pour permettre aux aviateurs canadiens d'obtenir l'honneur d'être les premiers à traverser l'Atlantique en aéroplane?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Les aviateurs canadiens sont admis, aux mêmes conditions que les aviateurs britanniques, à concourir pour le prix qui est offert au premier homme qui aura réussi à traverser l'Atlantique en aéroplane. Ils peuvent profiter, tout comme les aviateurs britanniques, des mesures que l'amirauté britannique a prises pour le soin et la protection des aviateurs.

L'ASSOCIATION APPELEE "THE ONE BIG UNION".

M. DESLAURIERS demande:

1. Le ministère du Travail sait-il qu'une convention interprovinciale du travail a été tenue récemment à Calgary, et qu'une résolution a été adoptée à l'unanimité à l'effet de soumettre un referendum aux membres des unions au Canada touchant l'établissement d'une semaine de travail de cinq jours de six heures par jour?
2. Le ministre du Travail sait-il que cette organisation connue sous le nom de "One Big Union" organise une grève générale pour bientôt, que les écrits et le bulletin d'adhésion à cet effet sont distribués par tout le Canada?
3. Quelle attitude le ministère du Travail a-t-il l'intention de prendre dans les circonstances?
4. Quelle différence y a-t-il entre la "One Big Union" et l'"I.W.W."?
5. Le Gouvernement est-il en relation ou correspondance avec le secrétaire de la "One Big Union", M. Midgley, 210, Temple du Travail, Vancouver (C.-A.)?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Le département s'est procuré des comptes rendus des délibérations d'une convention qui a eu lieu à Calgary le 13 mars et les trois jours suivants, et qui a adopté un projet de résolution en faveur de l'établissement d'une loi qui décréterait qu'une semaine de travail sera de cinq jours d'au plus six heures de travail, par jour.

2. Le ministre du Travail a reçu des exemplaires de divers documents qui proviennent apparemment de l'association appelée "One Big Union", et qui prêchent une grève générale.

3. Le ministre du Travail suit l'affaire de près et il prend l'avis de ses collègues sur ce qu'il a à faire pour faire face aux éventualités.

4. D'après ce que le ministère du Travail a appris, les principes et les buts de l'association appelée "One Big Union" n'ont pas encore été établis. Cette association semble être encore dans la période de formation. Les cadres d'une organisation générale n'existent pas. Seul, un comité central ayant des directeurs provisoires a été nommé. Il est donc impossible de dire si les principes et les buts de la "One Big Union" sont les mêmes que ceux des "Independent Workers of the World".

5. Une lettre a été adressée à M. Midgley, à titre de secrétaire intérimaire du comité d'organisation de la "One Big Union", pour lui demander des copies des comptes rendus officiels des délibérations de la réunion qui a eu lieu à Calgary le 13 mars. M. Midgley a répondu et promis de transmettre les copies demandées.

LA VENTE DU SALVARSAN.

M. DESLAURIERS demande:

1. A quelle date le Gouvernement a-t-il rendu un décret du conseil à l'effet d'obliger les vendeurs de salvarsan, tels que le 606 et 914, à se procurer un permis?
2. Quels sont les noms des maisons, au Canada, qui ont obtenu ce permis?
3. Quel est l'honoraire pour ce permis à l'étranger et au pays?
4. Le Gouvernement pourrait-il produire ce décret du conseil?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Le 2 d'octobre 1914.

2. (1) Ernest Neil Macallum et Charles Newton Candee, jeune, tous deux de Toronto, y faisant affaires sous le nom de Synthetic Drug Company, subséquemment constituée en corporation sous la désignation de "Synthetic Drug Company, Limited". (2) Le Dr Gustave Archambault, de Montréal, qui a transmis son permis à la Phenarsenyl Company, Limited.

3. Dix dollars pour chaque brevet auquel le permis s'applique. Le permis autorise la vente en général sans mentionner le commerce d'exportation ou le commerce domestique.

4. Oui.

LA COMMISSION DE L'ENREGISTREMENT NATIONAL.

M. McGREGOR demande:

1. Quel est le nom du registraire qui dirigeait l'enregistrement d'après les instructions de la commission d'enregistrement du Canada dans le comté de Pictou (N.-E.)?
2 Quelle rémunération ce fonctionnaire a-t-il reçue?
3 Quels ont été les frais généraux pour le comté de Pictou?
4. Quel a été le coût, par inscrit, de l'enregistrement dans le comté susdit?
5. Quelle rémunération a reçue le registraire du comté d'Antigonish-et-Guysborough (N.-E.), pour l'enregistrement dans ce comté?
6. Quel a été le coût par inscrit, et le coût total?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil):

1. J. Ed. Macdonald.
2. Rien.
3. $1,034.13.
4. 3 cents. 77.
5. $300.
6. 11 cents. $1,811.59.

LA TAXE DES PECHEURS.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Existe-t-il une taxe fédérale pour les pêcheurs dans le district de Montréal (P.Q.)?
2. Dans l'affirmative, quelle est cette taxe?
3. Qui est le percepteur de ladite taxe?

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

1. Le ministère des Affaires navales n'en a pas établi.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LA ROUTE DE SAINT-ZOTIQUE A LA RIVIERE-BEAUDETTE.

M. BOYER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'exhausser, cette saison, le chemin public qui s'étend de la paroisse de Saint-Zotique en allant vers la rivière Baudet, comté de Soulanges, lui ayant été démontré depuis plusieurs années déjà que cette partie de chemin est submergée par les eaux du lac Saint-François depuis la construction du barrage nécessité pour l'établissement du canal?
2. Dans l'affirmative, de quel montant compte-t-il disposer à cet effet?

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

1. L'état actuel de la route entre Saint-Zotique et la rivière Baudet, les causes qui l'ont amené et la responsabilité du Gouvernement à cet égard sont présentement à l'étude.

2. Répondu sous le n° 1.

POLICE FEDERALE SPECIALE.

M. DECHENE demande:

1. La police fédérale spéciale est-elle encore sous le commandement du grand prévôt?
2. Le ministère de la Justice a-t-il quelque juridiction sur ce corps, et, dans l'affirmative, jusqu'à quel point?
3. Est-il encore un personnel placé sous la juridiction exclusive du ministère de la Justice?
4. Dans l'affirmative, combien?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice):

1. Non.
2. Oui, certainement.
3. Oui.
4. 218.

Mlle YVETTE LAMONTAGNE.

M. DESLAURIERS demande:

1. Mlle Yvette Lamontagne, 91a, rue Jeanne-Mance, Montréal, a-t-elle reçu une gratification pour services par elle rendus en 1918 au bureau d'enregistrement du district militaire n° 4, Montréal, où M. Eugène Godin, C.R., était registraire en chef? Dans l'affirmative, quelle somme a-t-elle reçue?
2. Quelque autre employé dudit bureau a-t-il obtenu un boni?
3. Le personnel entier dudit bureau avait-il droit à une gratification, et, dans l'affirmative, chacun a-t-il reçu cette gratification?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1, 2 et 3. Non.

LE BRISE-GLACE "EARL-GREY".

M. SINCLAIR (I. P.-E.) demande:

1. Le brise-glace "Earl-Grey" est-il vendu? Dans l'affirmative, à qui?
2. Qu'en a-t-on obtenu?

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

1. Oui, au gouvernement russe.
2. $493,000.

L'ARBITRAGE RELATIF AU NORD-CANADIEN.

M. MACKIE (Edmonton) demande:

1. Combien de jours les séances de l'arbitrage du Nord-Canadien ont-elles duré à Toronto, en 1918?
2. Combien de jours de présence M. Fairweather, avocat du ministère, a-t-il comptés du chef de cet arbitrage?
3. Combien de jours de présence réelle M. Fairweather compte-t-il devant le comité du Sénat, pendant l'étude du bill codifiant la loi des chemins de fer?

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

1. Cinquante et un jours—du 28 janvier au 16 mai 1918.

2. Il n'en a pas été officiellement tenu compte. M. Fairweather a assisté à la plupart des séances de la première partie de l'arbitrage, du 28 janvier au 6 mars, mais non à celles de la dernière partie, soit du 9 avril au 16 mai.

3. Il s'est trouvé présent chaque fois que le projet de loi a été mis en discussion ou qu'il devait vraisemblablement l'être, depuis la date du dépôt, le 21 mars, jusqu'à celle de la lecture du bill, le 28 avril 1918.

LE CONTROLEUR DU COMBUSTIBLE.

M. PAPINEAU demande:

1. Quel traitement sert-on au contrôleur du combustible?
2. Combien le contrôle du combustible a-t-il coûté au Gouvernement jusqu'à ce jour?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Le Gouvernement ne sert pas, il n'a jamais servi de traitement au contrôleur du combustible.

2. Du 6 novembre 1917 au 30 avril 1919, $170,398.16.

LE CHANGE.

M. PAPINEAU demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le 26 avril dernier le change sur New-York était de 2 11/16 p. 100?
2. Le Gouvernement se propose-t-il d'améliorer la situation à cet égard?

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Oui.

2. Le taux du change en question est régi par des conditions d'ordre international qui échappent à l'empire de tout gouvernement.

LE BUREAU D'INFORMATION PUBLIQUE.

*M. GAUVREAU demande:

1. La rumeur lancée il y a quelque temps par un journal, disant que l'honorable M. Rowell avait l'intention de nommer un agent ou représentant du bureau de l'information publique en Nouvelle-Angleterre, soit à New-York ou à Boston, est-elle un fait accompli ou non?
2. Dans l'affirmative, où s'est installé le susdit agent?
3 Quels appointements et autres déboursés ont été affectés à ce poste et à l'agent?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil): Le Gouvernement n'a pas eu connaissance de cette rumeur. Le Gouveernement ne se propose pas de nommer d'agent ou représentant du département des renseignements publics soit à Boston ou à New-York.

DECRETS DU CONSEIL.

*M. STEELE demande:

Combien de décrets ont été adoptés de 1910 à 1918 inclusivement?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil): 1910, 4811; 1911, 5,782; 1912, 7,015; 1913, 6,795; 1914, 5,859; 1915, 6,297; 1916, 7,343; 1917, 7,048; 1918, 6,301.

ENREGISTREMENT DU SERVICE NATIONAL.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quelles sont les personnes qui ont été employées par le Gouvernement, pour l'enregistrement national, (a) à Saint-Antoine-de-Richelieu, comté de Chambly-et-Verchères, et (b) à Contrecœur, dans le même comté?
2. Quelles sommes ont été payées auxdites personnes pour ledit enregistrement national?
3. Des sommes ont-elles été payées, et, dans l'affirmative, lesquelles, pour le loyer des écoles ou autres locaux pour les fins de l'inscription nationale à Saint-Antoine-de-Richelieu et à Contrecœur?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil):

1. Saint-Antoine—Marie Lapointe, Léontine Viau, Caroline Gaudette, Glorina Bousquet, Arzelie Archambault, Alice Guertin, Alfred Desaulniers, Sylvain Archambault, Jos. Saint-Germain, Emile Desaulniers, Henri Archambault, Ernest Archambault, Jos. Ignace Archambault. Contrecœur—A. Charron, Gabriel Hurteau, Gas-

ton Gervais, Pierre Gervais, Moïse Martin, Jos. Papin, Alice Fisette, Bertha Papin, Alex. Papin, Léo. Papin, O. Bienvenu, Hermina Beauthillette.

2. Saint-Antoine-de-Richelieu, $73.50; Contrecœur, $59.50.

3. Saint-Antoine-de-Richelieu, $5; Contrecœur, $10.

MOTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. d'ANJOU:

1. Combien ont coûté les frais de réfection du chalutier canadien "Vimy" pendant l'année 1918?

2. La compagnie Burns et Keeler, de Halifax, a-t-elle fait quelque travail sur le chalutier "Vimy"?

2. Dans l'affirmative, combien a-t-on payé pour ce travail?

4. Combien de temps, en 1918, le chalutier "Vimy' a-t-il passé à Halifax?

5. Quelles étaient les affectations de ce navire pendant son séjour à Halifax?

Par M. d'ANJOU:

1. Le "Stadacona" a-t-il été radoubé par la Halifax Shipyards, Limited, dans l'été de 1918?

2. Dans l'affirmative, pourquoi les réparations étaient-elles nécessaires?

3. Combien ont coûté ces réparations?

4. Le "Stadacona" a-t-il frappé un rocher sur la côte du Cap-Breton au cours de l'année 1918?

5. Dans l'affirmative, qui était responsable de l'accident?

6. Combien de fois, pendant la guerre, le "Stadacona" s'est-il échoué?

7. Où était le "Stadacona" pendant le mois de juillet 1917?

8. Le "Stadacona" a-t-il, en juillet 1917, conduit un parti d'officiers de marine au Labrador?

9. Quel était le but de ce voyage?

10. Le navire a-t-il été constamment en communication avec les autorités navales pendant ce voyage?

11. Le "Stadacona" a-t-il servi comme yacht, ou comme logement d'officiers du service naval canadien en 1917 ou 1918?

Par M. d'ANJOU:

1. Quels sont les noms des wagons particuliers qui se sont trouvés dans l'accident du train Toronto-Ottawa (chemin de fer national canadien, 21-22 avril dernier), et les noms des ministres qui occupaient respectivement ces wagons?

2. Qui payait le service, le transport et les provisions pour ces wagons particuliers respectivement, pendant le voyage?

3. Quel est le montant des avaries résultant de l'accident susdit pour chaque wagon, et qui doit payer les réparations?

4. Combien de wagons particuliers sont utilisés par les ministres et les hauts fonctionnaires, quel est le nom de chaque wagon, et le nom de chaque ministre ou haut fonctionnaire qui l'utilise?

5. Combien de ces wagons particuliers, s'il en est, ont été utilisés de temps à autre depuis 1911 par les membres des familles des ministres ou des hauts fonctionnaires exclusivement pour des voyages mondains ou de plaisir?

LE TRAITE DE PAIX.

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil): Vendredi dernier, j'ai promis que le Gouvernement donnerait à la Chambre aussitôt que possible les renseignements relatifs aux termes du traité de paix. Ce matin, le Gouvernement a reçu un résumé du traité de paix comprenant environ 10,000 mots, avec la condition qu'il ne devrait pas être publié avant une heure aujourd'hui. Nous avons aussi reçu une dépêche à cet effet du Colonial-office. Subséquemment, le censeur a envoyé une dépêche nous défendant de le faire connaître à la presse avant demain matin. Cependant, comme le Gouvernement a appris qu'il a déjà été rendu public ce matin dans une édition spéciale d'un journal du matin, qui l'a reçu sous forme d'un câblogramme du "London Times", et comme ce résumé a été distribué à la presse américaine à une heure aujourd'hui, le Gouvernement a décidé, en toute justice pour les journaux canadiens, de leur laisser avoir ce résumé à la même heure. On l'a donc communiqué aux journaux du Canada.

Il sera intéressant pour la Chambre d'entendre lire quelques-unes des principales dispositions de ce document si important conclu entre les vingt-sept puissances alliées d'une part et l'Allemagne de l'autre.

Le traité ne s'occupe pas de ce qui regarde l'Autriche, la Bulgarie et la Turquie, sauf pour enjoindre à l'Allemagne de remplir tout arrangement conclu avec ses anciens alliés.

Après le préambule et la déposition des pouvoirs, vient la convention de la Ligue des nations, comme première section du traité. Les frontières de l'Allemagne en Europe sont définies dans la seconde section; les classes politiques européennes sont données dans la troisième section; la quatrième traite des classes européennes supplémentaires. Vient ensuite la section cinq, qui traite des conditions militaires, navales et aériennes, puis la section six sur les prisonniers de guerre et les tombeaux militaires et la septième sur les responsabilités.

Les sections huit, neuf et dix traitant des réparations, des conditions financières et des conditions économiques, puis la section des ports, des aéronautes, des cours d'eau, des chemins de fer, de la convention du travail, des garanties et des clauses finales.

D'après les conditions du traité, l'Allemagne doit restituer l'Alsace-Lorraine à la

France, accepter l'internationalisation temporaire du bassin de la Sarre et celle de Dantzig d'une manière permanente; consentir aux changements territoriaux en Belgique, en Danemark et dans l'est de la Prusse; céder la plus grande partie de la Haute Silésie à la Pologne et renoncer à tous les droits territoriaux et politiques en dehors de l'Europe sur ses territoires propres ou alliés, spécialement le Maroc, l'Egypte, Siam, Libéria et Shantung.

Elle reconnaît aussi l'indépendance totale de l'Autriche allemande, de la Tcheco-Slovaquie et de la Pologne.

Son armée est réduite à 100,000 hommes, y compris les officiers. La conscription est abolie en dedans de ses territoires.

Tous les forts à 50 kilomètres à l'est du Rhin sont rasés, toute importation, exportation et presque toute production de matériel de guerre sont suspendues. L'occupation alliée des ports de l'Allemagne continuera jusqu'à ce que les réparations soient faites, mais elle sera réduite à la fin de chacune des périodes de trois ans si l'Allemagne remplit ses obligations.

Toute violation par l'Allemagne des conditions se rapportant à la zone des 50 kilomètres à l'est du Rhin sera regardée comme un acte de guerre.

La marine allemande est réduite à six vaisseaux de guerre, six croiseurs légers, 12 torpilleurs, pas de sous-marins et un personnel ne dépassant pas 15,000 marins. Tous les autres vaisseaux doivent être rendus ou détruits.

Il est défendu à l'Allemagne de construire des fortifications dans le but d'avoir la main haute sur la Baltique; elle doit détruire les fortifications d'Héligoland, ouvrir le canal de Kiel à toutes les nations et rendre ses quatorze câbles sous-marins. Il ne lui est point permis d'avoir de forces militaires ou navales aériennes à l'exception de 100 avions désarmés qu'elle pourra avoir jusqu'au 1er octobre prochain pour découvrir les mines dans la mer et elle pourra fabriquer des matériaux d'aviation pour une période de six mois.

Elle doit consentir à accorder ses conditions tarifaires de faveur qu'elle accordait aux nations en 1914; elle doit consentir aussi sans discrimination quelconque à permettre aux citoyens des pouvoirs alliés et associés de passer à travers son territoire.

Elle doit consentir à accepter les conditions pleinement détaillées qui concernent la dette de guerre, la compétition inégale, la neutralisation des chemins et des rivières, et les autres clauses économiques et financières.

[L'hon. M. Rowell.]

Elle consent aussi à ce que l'ex-empereur allemand soit traduit devant une haute cour internationale pour une offense au premier degré contre la moralité internationale et pour d'autres violations nationales contre les us et coutumes de guerre.

Il sera demandé à la Hollande de rendre l'ex-empereur allemand et l'Allemagne sera tenue responsable de ce qu'il soit rendu.

La Ligue des nations est acceptée par les pouvoirs alliés et associés comme efficace et l'Allemagne doit en accepter le principe quoiqu'elle n'en soit pas membre.

Pareillement, un corps international du travail est formé avec des devoirs permanents et devant tenir une convention annuelle.

L'Allemagne accepte la pleine responsabilité pour tous les dommages causés aux gouvernements alliés et associés et aux nationaux, elle consent spécifiquement à rembourser tous les dommages civils commençant par un paiement initial de 20,000,000,000 de marks, les paiements subséquents devant être assurés par bons levés à la discrétion de la Commission de réparation.

L'Allemagne doit payer les dommages maritimes sur la base tonne-pour-tonne, par la cession d'une large part de ses flottes marchandes, côtières et fluviales et par de nouvelles constructions. Elle doit consacrer ses ressources économiques à la restauration des régions dévastées.

Un grand nombre de corps internationaux de différentes sortes et pour différents buts sont créés, quelques-uns sous la ligue des nations, d'autres pour exécuter le traité de paix. Parmi les premiers il y a la commission chargée de gouverner le bassin de la Sarre jusqu'à ce qu'un plébiscite soit tenu dans les quinze ans, le haut commissaire de Dantzig, qui devient une ville libre sous la direction de la ligue, et les commissions variées pour les plébiscites de Malmédy, Schleswig, et la Prusse orientale. Parmi les autres, il y a les commissions de réparations, militaires, d'aviation, financières et économiques, chargées de faire adopter le traité; la haute cour internationale et les tribunaux militaires, pour établir les responsabilités; ainsi qu'une série de corps pour le contrôle des rivières internationales.

La solution de certains problèmes est laissée au soin des pouvoirs alliés et associés, notamment les détails de la disposition de la flotte et des câbles, des anciennes colonies et des valeurs payées en réparation.

Certains autres problèmes, tels ceux des lois de l'aviation et de l'opium, des armes et du trafic des liqueurs, sont acceptés en

détail, ou bien seront réglés sous peu par l'action internationale.

Le préambule nomme, à titre de parties contractantes, d'une part, les Etats-Unis, l'empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, décrits en qualité des cinq puissances alliées et associées, et la Belgique, la Bolivie, le Brésil, la Chine, Cuba, l'Equateur, la Grèce, le Guatémala, Haïti, le Hedjaz, le Honduras, la Libéria, le Nicaragua, Panama, le Pérou, le Portugal, la Roumanie, la Serbie, le Siam, la Tzecho-Slovachie et l'Uruguay qui, avec les cinq autres, sont appelées les Puissances alliées et associées, et, d'autre part, l'Allemagne.

Il déclare que, tenant compte du fait qu'à la demande du gouvernement impérial allemand d'alors, un armistice fut conclu le 11 novembre 1918, par les cinq Puissances alliées et associées, afin de rendre possible la conclusion d'un traité de paix avec l'Allemagne, et que les Puissances alliées et associées désiraient également que la guerre dans laquelle elles avaient été successivement entraînées, directement ou indirectement, et qui avait eu pour origine la déclaration de guerre par l'Autriche-Hongrie, le 28 juillet 1914, à la Serbie, la déclaration de guerre par l'Allemagne à la Russie, le 1er août 1914, et à la France, le 2 août 1914, et l'invasion de la Belgique fût suivie d'une paix solide, juste et durable, les plénipotentiaires, après avoir fait part de leurs lettres de créance qui furent trouvées bonnes et valables, ont convenu ce qui suit:

A l'entrée en vigueur du présent traité, l'état de guerre cessera. Dès ce moment et conformément aux stipulations du traité, les puissances alliées et associées renoueront leurs relations diplomatiques avec l'Allemagne.

Le traité a été soumis, aujourd'hui même, à Versailles, aux plénipotentiaires allemands. Si l'Allemagne l'accepte et si les gouvernements qui y sont parties le ratifient, il deviendra en vigueur et la paix sera déclarée. (Très bien, très bien.)

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il une déclaration à faire sur la part du Canada dans l'indemnité de guerre?

L'hon. M. ROWELL: Non.

AJOURNEMENT DU PROJET DE LOI RELATIF AUX MESURES DE GUERRE.

M. ROBB: Le ministre intérimaire de la Justice a fait, hier, une déclaration qui a mis la Chambre et les journaux sous l'impression qu'il allait retirer le bill n° 71 ayant pour objet de prolonger l'application des arrêtés et règlements décrétés par le Gouverneur en conseil, sous le régime de la loi des mesures de guerre, 1914. J'observe que le projet de loi figure encore au Feuilleton. L'y a-t-on laissé par oubli ou avons-nous mal compris ce que le ministre a dit?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Je n'ai pas laissé entendre que le bill serait retiré. J'ai dit que la raison pour laquelle on n'en pressait pas l'étude, venait de ce qu'on avait appris que la proclamation de Sa Majesté qui mettrait fin à la mise en vigueur de la loi des mesures de guerre ne pourrait, en toute probabilité, être publiée avant le 1er août; que, en conséquence, ce bill ne saurait être délibéré avec profit, en attendant ce jour.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Tenant compte de cela, le Gouvernement se propose-t-il de soumettre un projet de loi définissant ce qu'on doit tenir pour la fin de la guerre? Le parlement anglais a décrété que Sa Majesté, siégeant en conseil de ses ministres, publierait une proclamation déclarant la fin de la guerre, et cela, le jour même de la ratification du traité de paix. Le Gouvernement adoptera-t-il une loi semblable ou donnera-t-il au moins une interprétation quant aux mesures d'urgence et autres lois relatives à la guerre.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a pas songé à modifier la loi des mesures de guerre qui indique actuellement quand elle doit cesser d'être appliquée. Je ne pense pas qu'il y ait lieu d'y songer. On se propose de revoir les mesures qui ont été adoptées sous l'empire de cette loi, afin de déterminer ce qu'il faudra faire dans chaque cas, étant donné qu'elle cesse d'être applicable avec la fin de la guerre.

Il se peut que cela entraîne une modification du projet de loi qui n'était destiné qu'à couvrir la période actuelle, car on présumait que la guerre pût finir subitement. Puisque la guerre ne se terminera pas subitement, ou en tous les cas pas avant quelque temps, d'après les apparences, nous voudrions avoir le temps d'examiner chaque mesure et de prendre une décision que nous soumettrons au Parlement.

M. McKENZIE: Devons-nous comprendre que le Canada ou n'importe quel autre dominion britannique peut demeurer en état de guerre, après que la guerre aura été déclarée terminée par une proclamation impériale?

L'hon. M. MEIGHEN: Il est probable que la fin de la guerre sera déclarée par proclamation impériale. Cette proclamation fera cesser l'état de guerre au Canada en même temps que l'application de la loi des mesures de guerre.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX POIDS ET MESURES.

Le projet de loi (bill n° 42), tendant à modifier la loi des poids et mesures, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (définition de "l'inspecteur").

M. McKENZIE: Le ministre veut-il dire si la modification qui est proposée ici change l'étendue du territoire dans lequel les fonctionnaires actuels ont juridiction?

L'hon. M. MACLEAN: Non, cet article a pour but de transporter l'administration du service des poids et mesures du département du Revenu de l'intérieur à celui du Commerce, lequel transfert a été fait il y a quelques mois. Plus loin, l'article donne la définition du mot "inspecteur". La question de mon honorable ami s'applique peut-être à un autre article.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (pied français).

L'hon. M. MACLEAN: Le but de cet article a été expliqué entièrement lors de la première lecture. Le changement proposé fait suite à la recommandation du Bureau international des poids et mesures d'obtenir ce que l'on croit devoir être une définition plus exacte du pied français. En Canada, le pied français n'est employé que dans la province de Québec pour l'arpentage des terres. Le pied français, tel qu'il est défini actuellement, contient 12 pouces 79 et la correction ne s'élève qu'à .001. Je crois comprendre que ce changement est approuvé par la Société des arpenteurs de la province de Québec, et je ne pense pas qu'il puisse y avoir de l'opposition.

M. McMASTER: Est-ce qu'il devrait y avoir un trait d'union après le mot "eighty" à la 4e ligne de l'article, dans le texte anglais du bill?

L'hon. M. MACLEAN: Il doit y avoir un trait d'union.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (un surintendant peut être nommé).

L'hon. M. MACLEAN: En réalité, cet article ne prévoit pas de changement.

La loi, dans sa teneur actuelle constitue le sous-ministre du Revenu de l'intérieur, le fonctionnaire chef préposé à l'application de la loi des poids et mesures. Ce service étant transféré à un autre département, l'œuvre administrative est confiée à la direction d'un surintendant. C'est la plus importante modification de l'article.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le personnel affecté à ce service sera-t-il augmenté? Le paragraphe (3) autorise l'exécutif à établir des divisions d'inspection et à déterminer le nombre de fonctionnaires à nommer.

L'hon. M. MACLEAN: Cette disposition figure dans un des articles abrogés par le bill. On a jugé utile d'insérer cette disposition, encore que les fonctionnaires me disent que ce n'est pas l'intention de faire de nouvelles nominations pour le moment.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce n'est donc pas l'intention d'augmenter le personnel?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (fréquence des inspections).

M. SINCLAIR (Guysborough): L'inspection des poids et mesures et des instruments de pesée et de mesurage se fait-elle fréquemment? Quelques négociants se plaignent des ennuis que leur causent les inspecteurs à cet égard.

L'hon. M. MACLEAN: Ce n'est pas l'intention que l'inspection de toutes les balances se fasse annuellement. Mais il y a certaines bascules comme celles installées dans les élévateurs et les gares de chemins de fer, qu'on utilise tous les jours et l'on juge utile qu'elles soient soumises du moins à une inspection annuelle.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (pénalité pour poids, mesure, ou nombre moindre que la quantité commandée ou achetée).

M. ROBB: En élaborant les règlements, le département, je suppose, tiendra compte de la diminution naturelle de poids? Certains produits diminuent de poids, cepen-

dant que d'autres gagnent en poids. Ainsi le beurre et la farine subissent une légère diminution; l'avoine et la laine gagnent légèrement en poids.

L'hon. M. MACLEAN: On en tient toujours compte dans l'inspection des marchandises sujettes à diminution. C'est une nouvelle disposition. Les fonctionnaires du département pensent que cela facilitera l'application de la loi et sera également dans l'intérêt public. La seule peine qui existe aujourd'hui pour insuffisance de poids dans les marchandises vendues relève du Code criminel, et c'est une mesure bien dure à invoquer.

L'insuffisance de poids dans les marchandises vendues en Canada atteint un chiffre élevé—et il en est sans doute ainsi dans tous les autres pays—et l'on serait étonné du grand nombre de plaintes adressées aux préposés du service des poids et mesures à cet égard. Mais lorsque les fonctionnaires font la tentative de diriger des poursuites contre les fraudeurs, ils se heurtent à de graves difficultés. Ainsi, le propriétaire d'un magasin d'où s'est faite la livraison de marchandises d'un poids insuffisant, pourrait l'ignorer complètement; un de ses employés en pourrait être responsable ou bien encore il y aurait peut-être négligence dans la gestion du commerce.

L'expérience a porté nos fonctionnaires à demander cette loi; car ils croient que si l'on impose pareille peine aux négociants, il sera plus facile d'obtenir des condamnations, et la publicité qui en résultera inspirera une crainte salutaire. Pareille loi existe dans la Nouvelle-Galles du Sud. Si je ne me trompe, la Grande-Bretagne l'adopte cette année. Il m'a semblé que cet article serait un assez bon moyen d'atteindre ces infractions. Il va sans dire que les dispositions similaires inscrites au Code criminel s'appliqueront encore aux infractions les plus graves.

M. JACOBS: Comment le ministre peut-il donner au texte une interprétation comportant que les dispositions du Code criminel s'appliqueront, en dépit de cette nouvelle disposition, 61 (a)? Il me semblerait que cette disposition abrogerait l'article du Code pénal relatif au vol ou à l'obtention d'argent par moyen frauduleux. Dans ce cas, la loi qu'on veut adopter infirmerait la loi existante.

L'hon. M. MACLEAN: J'ai consulté notre légiste, et il est d'avis qu'il convient d'insérer cet article, et je ne crois pas qu'il abroge tout ce qui est applicable dans le Code criminel. Il est presque impossible d'invoquer le Code en pareille matière. J'ignore si mon honorable ami s'est déjà occupé de poursuites dirigées contre les auteurs d'infractions prévues par la loi; quant à moi, je ne l'ai jamais fait.

M. JACOBS: A mon avis, le négociant qui vend des marchandises d'un poids insuffisant devrait être poursuivi suivant toute la rigueur de la loi. Il commet un vol, il obtient de l'argent par des moyens frauduleux, et il importe de protéger soigneusement le public contre les fraudeurs. C'est tout simplement accorder une prime au crime que d'abroger les dispositions de notre Code criminel qui statuent légitimement sur ces infractions.

Dans les quartiers les plus pauvres des grandes villes, les gens de moyens modestes seraient protégés par une législation énergique. Comme je l'ai déjà dit, le marchand courra les risques et vendra au-dessous du poids lorsqu'il ne sera menacé que d'une légère amende de 25 piastres.

Il me semble que c'est une modification dangereuse, et quant à moi, je serais en faveur de supprimer cet article du bill.

L'hon. M. MACLEAN: Je reconnais avec mon honorable ami qu'on ne devrait pas introduire dans la loi actuelle une modification qui diminuerait la protection du public. Mais notre collègue se rendra compte que dans les poursuites criminelles, il faut prouver la préméditation, et s'il réfléchit sur cette question, il reconnaîtra qu'il est presque impossible de la prouver; et c'est l'expérience qu'ont acquise tous ceux qui sont chargés d'appliquer les lois de cette nature.

Par exemple, il y a quelques jours, une inspection du sucre en sacs qui doivent contenir 24 livres a révélé une lacune dans un grand nombre de sacs, bien que quelques-uns aient plus que le poids spécifié. A prendre l'envoi dans son ensemble, rien ne pouvait indiquer la préméditation de la part du manufacturier ou du marchand; peut-être qu'il s'agissait d'une inattention.

On peut arriver plus facilement à remédier à cet état de choses en donnant au département l'autorisation d'imposer une amende à ces marchands. Les agents du département me disent que si cet article est adopté, ils pourront instituer un grand nombre de poursuites qui donneraient une énorme publicité à ces violations de la loi. C'est une disposition qui rendra des services dans la pratique, et j'aimerais tout au moins qu'on en fasse l'essai.

M. McGIBBON (Muskoka): Dans les milieux agricoles, les cultivateurs vendent quelquefois des grains, prêtent ou échangent des grains, etc. Sont-ils obligés de faire vérifier leurs balances comme les marchands?

L'hon. M. MACLEAN: L'article s'applique à quiconque vend ou livre des marchandises vendues au poids.

M. MORPHY: Cet article est-il assez complet pour atteindre le but visé? " Toute personne qui vend "—que faites-vous de l'agent ou du serviteur de l'homme qui vend? L'article devrait dire:

Toute personne qui, par elle-même, son serviteur ou son agent, vend, livre ou fait vendre ou livrer quelque chose au poids, etc.

L'hon. M. MACLEAN: L'intention est de faire appliquer la loi contre l'auteur principal et non contre l'agent.

M. MORPHY: Nous devrions déclarer l'auteur principal coupable de l'acte frauduleux de son serviteur ou de son agent. Puis, que ferez-vous si l'amende n'est pas payée? La loi primitive prévoit-elle une nouvelle pénalité dans le cas de défaut de paiement? Et quelle est la juridiction que doit établir la culpabilité?

L'hon. M. MACLEAN: L'article 78 de la loi en vigueur contient une disposition relative au recouvrement de l'amende et à la procédure.

M. MORPHY: Imposez-vous une amende au propriétaire pour les actes de ses serviteurs ou de ses agents?

L'hon. M. MACLEAN: Si c'est un employé qui fait la vente, le patron sera encore responsable, parce que la vente est faite par l'employé au nom du patron.

M. MORPHY: Mais dans ce cas, l'auteur principal ne vend pas.

L'hon. M. MACLEAN: Mais, oui; l'auteur principal vend par l'entremise de son agent.

M. MORPHY: Pas nécessairement. L'employé pourrait le faire d'une manière frauduleuse hors de la connaissance du patron. L'employé pourrait peut-être ne pas payer l'amende et ne plus être là pour endurer la punition.

L'hon. M. MACLEAN: Un employé qui fait une vente agit au nom de son patron et, en droit, la vente est faite par l'auteur principal.

M. JACOBS: L'amende est-elle exigible quand le vendeur sait ou ignore que les marchandises sont vendues au-dessous du poids?

[L'hon. M. Maclean.]

L'hon. M. MACLEAN: Oui, si son employé ou son agent vend des marchandises au poids et ne donne pas le vrai poids, le vendeur est responsable.

Son négoce doit être organisé et dérigé de façon à ce que le public soit protégé. Naturellement, il peut arriver fréquemment que des livraisons seront d'un poids insuffisant et personne ne saurait en être blâmé. Dans des cas de ce genre, il faut s'attendre à ce que les agents du département qui surveillent l'application de la loi, sauront user de discrétion et de jugement.

M. MORPHY: Dans l'article 8, on emploie le mot " sciemment ". Pourquoi ne pas l'employer dans cet article pour que la disposition puisse dire:

Toute personne qui sciemment vend, livre ou fait vendre ou livrer quelque chose au poids, à la mesure ou au nombre moindre que la quantité commandée ou achetée, etc.

L'hon. M. MACLEAN: Alors le département devrait prouver la connaissance et nous nous trouverions encore en présence des difficultés du Code criminel.

M. JACOBS: Que la charge de la preuve incombe au propriétaire.

M. MORPHY: Si nous ajoutions le mot "sciemment" et un paragraphe pour décréter que la charge de la preuve incombe au prévenu, le magistrat, dans ce cas, pourrait user d'une certaine discrétion et décider s'il doit imposer ou non une amende. Il pourrait ainsi établir une distinction entre le criminel et l'innocent auquel il arrive de vendre au-dessous du poids.

M. LOGGIE: Est-ce que l'article a trait aux articles en récipient?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. LOGGIE: Quelques denrées pèsent un certain poids à l'époque où ils sont mis en récipient, mais sont susceptibles de diminuer de poids, de sorte que la diminution est en proportion de la longueur du temps qu'ils restent sur les tablettes dans les magasins. Or, s'il arrivait qu'un commis vende un paquet censé contenir une livre au moment de l'empaquetage, mais contenant une once de moins à l'époque de la vente, dans quelle situation se trouverait placé le marchand qui a acheté l'article de bonne foi du fabricant?

L'hon. M. MACLEAN: La loi de l'inspection et de la vente décrète que les différences de la nature de celles auxquelles mon honorable ami fait allusion—c'est-à-dire les différences de poids exclusivement dues aux conditions atmosphériques dans les différents endroits ou à l'exposition à l'air, à

l'évaporation, à l'absorption de l'eau, et ainsi de suite—ne devront pas dépasser 5 p. 100 du poids primitif de l'article au moment où on le livre au consommateur.

M. JACOBS: Le présent article ne renferme aucune disposition à l'effet de punir une seconde ou une troisième infraction. Pour moi, je suis d'avis que si un marchand veut se payer le luxe de persister à vendre des marchandises au-dessous du poids, on devrait l'obliger à en payer la façon. Je propose donc d'ajouter les mots qui suivent, après les mots "vingt-cinq piastres" à la fin de l'article:

Pour la première contravention et 100 piastres pour la seconde ou pour chaque contravention subséquente de la même nature.

On ne devrait pas permettre à qui que ce soit de persister dans ces habitudes sans s'exposer à un sévère châtiment. Une amende de 25 piastres peut être suffisante pour la première contravention; mais si un marchand prend l'habitude de commettre tout le temps des infractions contre la loi, on devrait faire en sorte qu'il soit puni en conséquence.

Je suggère aussi que l'on insère une disposition dans le présent article décrétant d'une manière définitive et concluante que l'article en question ne saurait venir en conflit avec les dispositions du Code criminel concernant les moyens frauduleux. Je propose donc que l'article soit modifié ainsi qu'il suit:

61A. Nonobstant les dispositions de l'article 405 du Code criminel, toute personne qui vend, livre ou fait vendre ou livrer quelque chose au poids, à la mesure ou en nombre moindre que la quantité commandée ou achetée, sera coupable d'une contravention et passible d'une amende ne dépassant pas 25 piastres pour la première contravention et de 100 piastres pour toute contravention subséquente dudit article.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne sais si l'amendement proposé par mon honorable ami est de nature à soulever quelque objection, bien que j'aie mes doutes quant à la sagesse d'espérer de faire observer la loi en imposant des amendes plus fortes pour la seconde contravention et les subséquentes. Je doute fort que l'on obtienne le résultat désiré par des poursuites fréquentes et l'imposition de peines très sévères; dès que le public sera au fait qu'un marchand a été condamné à l'amende pour avoir vendu des marchandises au-dessous du poids, ces abus ne mettront pas de temps à disparaître.

M. PEDLOW: Relativement à cet article, l'une des grandes difficultés, à mon sens, c'est qu'un marchand peut être tenu responsable de la négligence d'un employé. Sous le régime du droit commun, un patron est tenu responsable des actes de ses employés.

M. McKENZIE: Mais non au sens criminel.

M. PEDLOW: Sous le régime de cette loi, cependant, quelqu'un peut être sujet en tout temps à des tracasseries mesquines. On a cité l'exemple, cet après-midi, d'un certain nombre de sacs de sucre dont le poids n'était pas uniforme, mais qui avaient été quand même exposés en vente. Un être humain n'est pas en mesure de peser les articles avec la même exactitude que certaines inventions mécaniques. Or, si un client achète un de ces sacs de sucre et qu'il constate qu'il ne pèse pas le poids, le marchand serait passible d'une amende de 25 piastres d'après le projet de loi. Cela n'est pas juste pour le marchand. Je soutiens que le Parlement a autre chose à faire que d'adopter des lois de nature à faire du tort à la classe mercantile par tout le Canada.

J'ai à mon service un bon nombre d'employés qui distribuent des marchandises au public. Comment voulez-vous que je puisse contrôler toutes leurs actions? J'emploie les services des meilleurs employés qu'il me soit possible d'obtenir, et je les avertis d'être très prudents lorsqu'ils servent la clientèle; mais s'ils sont négligents, non seulement je peux être tenu responsable, mais encore j'aurai peut-être à subir l'ennui d'être traîné devant un magistrat et exposé à l'odieux d'être condamné à l'amende pour leur négligence; car c'est moi, et non mes employés, qui serai condamné.

L'hon. M. MACLEAN: Celui qui achète une marchandise et paye ce qu'il n'a pas reçu a sûrement droit à une protection.

M. PEDLOW: En justice pour le commerce, le ministre devrait insérer dans la première ligne de cet article le mot "sciemment" après le mot "qui". Si alors un marchand permet sciemment à un employé de livrer à sa clientèle moins que le poids ou moins que la mesure payée, l'article est là pour le punir. Cet article ne me paraît pas avoir été rédigé avec beaucoup de soin, puisque, dans un autre paragraphe, le mot "sciemment" est employé, donnant par là une certaine mesure de protection dans les affaires de cette sorte.

L'hon. M. MACLEAN: Si l'article devait être amendé comme le suggère l'honorable député, il y aurait bien plus de protection pour le public. Si un commerçant a dans son magasin des employés qui, par négligence, prennent l'habitude de faire des li-

vraisons au-dessous du poids ou de la mesure, l'employeur doit en subir les conséquences. Au reste, je ne crois pas que le marchand trouve mauvaise cette disposition, qui protège celui qui se montre scrupuleux dans la mesure ou la pesée des objets qu'il vend à sa clientèle. Mon honorable ami serait surpris de l'énorme quantité de marchandises que l'on délivre en ce pays au-dessous du poids. Il serait impossible d'établir la connaissance que le patron a pu avoir de la chose, et il n'est cependant pas difficile de livrer le poids voulu. La livraison de marchandises au-dessous du poids ou de la mesure est due soit à la malhonnêteté, soit à la négligence, et l'on doit protéger le public contre l'une et l'autre. Si un marchand délivre une marchandise au-dessous du poids et que ce fait parvienne à la connaissance d'un agent de l'administration, il ne serait pas puni pour une première contravention; il serait averti, et l'on tiendrait compte de sa réputation, de celle de son personnel et ainsi de suite. J'admets bien que l'on pourrait abuser de cette disposition, mais je ne vois pas que le public puisse être protégé autrement.

M. JACOBS: Je pourrais venir en aide au ministre en lui faisant observer que, par la loi des permis de vente de liqueurs, le simple fait de cette vente suffit pour légitimer une conviction, que le propriétaire ait connu la chose ou l'ait ignorée.

M. PEDLOW: Il n'y a aucune parité entre les deux cas.

M. COWAN: Existe-t-il une loi qui oblige à adopter une étiquette ou un timbre indiquant le poids net du contenu de la boîte ou du paquet mis en vente? J'ai reçu, pas plus tard que ce matin, d'un des commerçants de gros les plus considérables de l'Ouest, une lettre dans laquelle il se plaint que tous les paquets qui lui viennent des fabriques de l'Est sont de 4 à 6 onces au-dessous du poids, et il constate que les boîtes et paquets des Etats-Unis contiennent tous exactement ce qu'ils indiquent, d'où il suit qu'il ne peut vendre dans l'Ouest les marchandises de l'Est. Y a-t-il un moyen de se prémunir contre cette tromperie, ou le projet de loi mis à l'étude y pourvoira-t-il?

L'hon. M. MACLEAN: Nous avons dans nos lois des dispositions qui s'étendent à un grand nombre d'articles, et c'est mon intention de présenter à cette session un autre bill à ce sujet, bill voté l'année dernière par la Chambre des communes, mais rejeté par le Sénat pour une raison ou pour une autre. Quand ce bill aura été voté, nous aurons une législation complète exigeant que le contenu de tout paquet soit indiqué sur le contenant.

M. COWAN: Je suis heureux de l'apprendre, car je sais que les manufacturiers de l'Est souffrent beaucoup dans l'Ouest de la pratique que je viens de mentionner. Si cet état de choses se continue, les fabricants de l'Est perdront leur commerce dans l'Ouest. Il n'existe aucune bonne raison pour que l'on tolère cette fraude, car c'est à cela que la chose revient.

M. PEDLOW: Je crois que le ministre ne donne pas à cette affaire la considération qu'elle mérite. Comme l'a fait remarquer le représentant de Huntingdon, certaines denrées subissent un abaissement de poids après avoir été soigneusement pesées, pendant que d'autres croîtront; tout dépend de l'atmosphère dans laquelle la marchandise est tenue. Les matières textiles, par exemple, perdent de leur poids dans un milieu sec, et ils en gagnent dans un atmosphère humide.

Si le ministre n'accepte pas ma proposition d'insérer le mot "sciemment" dans la première ligne, je crois que cet article présentera un très grave danger, et fera subir de nombreux ennuis au commerce du pays. Certains députés qui sont avocats disent que le Code criminel a des dispositions qui s'appliquent aux cas que cet article cherche à prévoir. Il est impossible à un marchand de toujours mesurer avec précision la marchandise qu'il délivre. Comment alors pouvons-nous le tenir coupable des actes de ses employés? L'élément humain entre dans l'opération, et il est impossible d'être toujours exact.

Si cet article est adopté dans sa teneur actuelle, le propriétaire d'un magasin pourra être cité devant un magistrat et être condamné à $25 d'amende parce qu'il sera arrivé à son commis de livrer moins que le poids voulu, sans intention de fraude, mais parce qu'il se sera tout simplement trompé. En outre, il va résulter de cet article beaucoup d'ennuis pour le ministère.

M. MARSHALL: En vendant des marchandises en conserve, nous n'en garantissons pas la quantité; nous nous servons de récipients étalons et nous les emplissons. L'honorable député a bien tort de dire que les récipients contiennent parfois de quatre à six onces de moins que le poids voulu. On ne s'est jamais plaint de ce que les fabricants de conserves du Canada ne donnaient pas la quantité voulue, mais il est parfois arrivé qu'on se soit plaint de la qualité de leur marchandise. Tous nos récipients de

conserves de blé d'Inde et de pois sont emplis à la machine. Une machine en emplit de 70 à 100 à la minute. Il est donc possible qu'un récipient ne soit pas aussi plein que les autres, mais en général, ils sont tous pleins. C'est plutôt quand on les emplit à la main que l'on risque de ne pas y mettre le poids voulu. Pour les conserves de blé d'Inde, de pois et de tomates, nous employons le récipient étalon qui est employé aux Etats-Unis. Nous ne pourrions répondre aux demandes de notre clientèle en emplissant les récipients à la main, car il nous serait impossible de nous procurer assez de main-d'œuvre à cette fin. C'est seulement par rapport aux conserves de fruits que j'ai entendu dire que le poids était défectueux. Nous achetons beaucoup de produits. Nous avions beaucoup d'ennuis au sujet des fraises et des framboises quand nous les achetions à la mesure, mais il en est autrement depuis que nous les achetons au poids. D'après moi, ce bill est avantageux.

M. LEGER: Nous devrions modifier cet article afin de protéger le marchand. Un commis mécontent peut compromettre son patron en livrant une marchandise qui ne pèse pas le poids voulu. Dans ce cas, le patron serait condamné à l'amende et il ne serait rien fait au commis. Si le poids est défectueux, le marchand devrait être obligé de le parfaire, mais le commis devrait être tenu responsable, tout aussi bien que le marchand.

M. CASSELMAN: Fort de mon expérience dans le commerce, je crois devoir approuver le principe de cet article. On a tort de prétendre que les marchands seront punis pour les actes de leurs commis, car si un commis prend l'habitude de livrer des marchandises ne pesant pas le poids voulu ou n'ayant pas la mesure voulue, les chalands s'en plaindront au propriétaire et il devra alors congédier son commis. Il me semble qu'on devrait plutôt punir le propriétaire lui-même et directement. On vend de plus en plus de la marchandise en paquet, et elle ne pèse pas toujours le poids voulu. L'honorable ministre a parlé de sucre en paquet. Je suppose qu'il s'agit de paquets faits par les fabricants et marqués, comme d'ordinaire, 20 livres. Dans ce cas, c'est le manufacturier et non pas le marchand qui devrait être inquiété, car celui-ci n'est guère présumé peser tous les paquets et mettre de côté ceux qui n'ont pas le poids voulu. Il arrive souvent que le poids de ces paquets soit défectueux, et en pareil cas on devrait s'en prendre au manufacturier ou à l'empaqueteur, et non pas au marchand. On a imposé une amende aux marchands qui vendraient du sucre d'érable frelaté. On en a condamné pour en avoir vendu qui était marqué "pur". Ils ne savaient pas qu'il était frelaté et ils l'avaient vendu pour ce qu'il paraissait être. Je crois donc qu'il faudrait modifier le bill de manière à punir le manufacturier et non pas le marchand, en ce qui concerne les marchandises en paquets.

M. McKENZIE: En imposant des peines il est toujours dangereux d'aller plus loin que le droit commun, qui a établi la différence entre ce qui est criminel et ce qui ne l'est pas, ce qui entre dans la philosophie de l'état d'esprit de ceux que l'on peut accuser. Il est très dangereux de faire disparaître les sauvegardes établies par le droit commun et de décréter que tel acte sera criminel, sans égard à l'état d'esprit de l'individu qui l'aura commis. L'autre jour nous avons adopté une loi d'après laquelle une femme qui aurait voulu cuire du pain dans un four surchauffé et l'aurait brûlé serait passible de deux ans de pénitencier. Voilà qui est extraordinaire, mais telle est aujourd'hui la loi; quiconque allume un feu qui détruit de la propriété est coupable d'un crime qui lui mérite le pénitencier. Nous travaillons maintenant à adopter une autre loi d'après laquelle quiconque aura vendu une quantité de thé pesant un millième d'once de moins que le poids voulu pourra être condamné à $25 d'amende, ou, d'après la proposition d'amendement, à $100 en cas de récidive. Mieux vaut pécher par excès de miséricorde et d'équité, et obliger la Couronne à faire la preuve de la criminalité de l'intention, que de rendre une punition facile. Nous ne devrions pas mettre en oubli le principe sacré du droit commun d'après lequel c'est la criminalité de l'intention qui doit servir de règle pour faire déclarer une personne criminellement responsable, et l'honorable député qui a exigé que le mot "volontairement" fût inséré, a raison. Ainsi modifié, l'article ne laissera plus guère à désirer. Je ne crois pas que le marchand doive être tenu criminellement responsable d'une vente faite par son commis.

On pourrait lui réclamer des dommages-intérêts dans les cours civiles à cause de la qualité de la marchandise, de son insuffisance et de son infériorité. A mon sens, la loi criminelle ne s'applique pas au patron en l'absence d'une intention criminelle de sa part. S'il ordonne à son serviteur de commettre une infraction, il est responsable, il va sans dire, du fait de son agent, et il devient complice. Je crois

que nous pourrions tourner la difficulté en ajoutant le mot "prémédité". Il vaut mieux que le département ait des obstacles à surmonter, plutôt que de condamner à l'amende et à l'emprisonnement des gens qui ne sont pas vraiment coupables.

M. BALL: Cette disposition s'appliquera-t-elle aux poids publics qui servent à peser le charbon, le pain, les bestiaux, etc., et aux bascules à l'usage du public? Cette loi devrait être très précise. Le propriétaire d'une bascule a le privilège de la faire inspecter, et si toutes les bascules étaient vérifiées, la protection serait suffisante. Il y a beaucoup de fraude dans la pesée du charbon, des bestiaux, et le reste. Les bascules qui manquent de précision causent beaucoup d'ennuis dans la ville que j'habite. Celui qui loue sa bascule au public devrait s'assurer qu'elle est absolument précise. Le public a beaucoup souffert et il devrait être amplement protégé.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne suis pas convaincu que ces prescriptions législatives ne sont pas bonnes. Le public doit être protégé. Celui qui entre dans un magasin pour acheter une certaine quantité de quelque chose, devrait la recevoir, et le propriétaire ne saurait s'excuser en disant que ses employés sont négligents ou malhonnêtes. On pourrait abuser de la loi, il va sans dire, mais je puis affirmer au comité que les employés du comité n'en abuseront pas.

Mon honorable ami de Dundas (M. Casselman) a parlé des colis de marchandise. Un autre statut, la loi de l'inspection et de la vente, s'y rapporte. La loi tolère une erreur de 5 p. 100, au plus, dans le poids originairement indiqué, lors de la vente au consommateur, et il n'a jamais été d'usage d'intenter une poursuite contre le vendeur d'un article renfermé dans un récipient et livré tel que reçu par lui. Dans ce cas, c'est le fabricant qui est poursuivi pour infraction à la loi des inspections et de la vente.

M. PEDLOW: Je voudrais avoir une autre occasion d'inculquer mes sentiments au ministre, qui n'est évidemment pas convaincu. Le représentant de Dundas (M. Casselman) disait tantôt que, vu qu'il pourrait y avoir des cas de négligence habituelle de la part des marchands ou de leurs employés, cet article était excellent, à son avis. Mais je soumets que ce ne sont pas les délinquants habituels qui souffriront et se ressentiront de la publicité qui en résultera, mais les délinquants accidentels. Celui qui a réellement commis une infraction à son insu, sans préméditation, mais par accident—disons, par négligence, mot dont le ministre intérimaire de la Justice aime beaucoup à se servir—sera celui qui souffrira, bien que l'infraction puisse être purement et simplement accidentelle. Les membres du comité qui ont étudié la question avec soin sont convaincus qu'il devrait y avoir des sauvegardes pour la protection du marchand contre une imposture comme celle dont on a parlé, à savoir qu'un employé mécontent pourrait, afin de se venger de son patron, agir de connivence avec un ami qui intenterait une poursuite pour insuffisance de poids. Il y a mille et une manières non seulement de mettre un marchand à l'amende, mais de le rendre odieux par de telles poursuites, bien que ce marchand soit un homme consciencieux qui donne au public le meilleur service, la pleine mesure et le plein poids dans les ventes qu'il fait. Comme le représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), je veux bien et je désire que le public soit protégé jusqu'à l'extrême limite, en pareille matière, et que ses achats soient entourés de toutes les garanties; cependant, vous pourriez rendre les peines résultant des procédures établies par la loi tellement pénibles, irritantes et désagréables, qu'elles seraient une cause d'ennuis incessants pour les intéressés. De semaine en semaine et d'année en année, ceux-ci craindront toujours de souffrir sérieusement d'une légère erreur dans la mesure. Je le répète, dans ma carrière commerciale, qui embrasse une période de quarante années, j'ai constaté que la mesure, ou le poids, des articles vendus au comptoir, varie autant en plus qu'en moins. Dans l'empressement qu'il met à manier la verge ou le poids, un employé est exposé à donner trop ou trop peu, même s'il est très attentif. Or, le patron qui, dans un cas, a donné moins que la mesure, ne fût-ce que d'un cheveu, est passible d'une amende aux termes du projet de loi. Je soumets que le ministre serait bien avisé d'écouter la voix du bon sens, de reconsidérer sa décision et d'insérer un correctif dans le bill

L'hon. M. MACLEAN: Je m'étais proposé, la dernière fois que j'ai pris la parole, de faire observer qu'il existe déjà à l'étranger, notamment aux Etats-Unis, des lois de même nature que celle-ci. Les Etats du Massachusetts et du Wisconsin, de même que la Nouvelle-Galles du Sud établi des lois semblables. Tout ceci indique que l'ex-

périence acquise en d'autres pays a fait constater qu'en l'absence de dispositions pareilles il est impossible de faire punir les contrevenants.

Mon honorable ami (M. Pedlow) semble craindre que dans leur zèle à faire respecter la loi les employés du ministère ne harassent les marchands. Jamais, je le prie de m'en croire, on ne cherchera à faire punir l'auteur d'une contravention accidentelle, car il a toujours été d'usage que le personnel usât d'une certaine tolérance dans l'exercice de sa surveillance. C'est ainsi que l'on tolère une erreur de la part de qui possède une balance dont il se sert. Le comité peut donc compter que le département n'intentera pas de poursuites pour quelque contravention ou erreur apparemment accidentelle, non plus que pour l'insuffisance quasi imperceptible de poids.

La présente loi est fondée sur ce principe que l'individu a droit à la chose dont il paie le prix, et que lorsqu'il ne l'obtient pas, la négligence ou la malhonnêteté de ses employés ne sauraient justifier le patron. Je me rends compte de la force de l'argument de l'honorable député, à savoir que le poids peut parfois, sans qu'on l'ait voulu, être un peu faible ou un peu fort. Néanmoins, le fait de donner faible poids devient, ou plutôt est devenu si fréquent qu'il y a lieu de réprimer cet abus et de punir certains des contrevenants en portant leur manière d'agir à la connaissance du public. En fin de compte, on ne doit pas, dans l'intérêt des hommes d'affaires ou des marchands qui se font scrupule de donner juste poids à leurs clients, souffrir qu'un concurrent tire profit de leur probité soit par sa propre négligence, soit par celle de ses employés.

M. PEDLOW: Je regrette que le ministre n'ait pas bien compris mon observation, qui est on ne peut plus raisonnable et légitime. Qu'on assujétisse aux prescriptions du présent article le marchand qui fait ses affaires seul, sans l'aide d'aucun employé, je le conçois; mais il est impossible que le chef d'une maison de commerce comptant des centaines d'employés obtienne une exactitude mathématique dans ses affaires.

M. McKENZIE: Il ne sera puni que si la loi le tient responsable des actions de ses employés.

M. PEDLOW: Je ne suis pas avocat, et c'est à la lumière du seul sens commun que j'examine cet article du projet de loi; or, il existe parfois une certaine différence entre l'interprétation légale et le bon sens. Supposons que la Chambre vote à ma demande—ce qui serait vraiment inconcevable—une loi tendant à punir l'avocat qui dirait à son client qu'il a une bonne cause à faire valoir devant les tribunaux, tandis qu'il n'en serait rien. Si j'étais ministre de la Justice, je pourrais insister sur l'adoption d'un tel projet de loi avec autant de raison qu'on en a de proposer l'adoption de celui-ci. Quelle tempête ne déchaînerais-je pas à la Chambre si je tentais, en ma qualité de conseiller du Gouvernement, de faire voter une loi semblable.

C'est fort joli de nous dire que les fonctionnaires du ministère ne se montreront pas trop exigeants, mais aux termes du projet de loi, tel que je me l'explique, il sera loisible à tout acheteur d'intenter une action. Il n'est pas prescrit, en effet, que les poursuites devront être intentées par un fonctionnaire du département. Le premier venu se présentant à un magasin et y achetant quelque chose pourra intenter une action devant un juge de paix: or, Dieu sait de quelle façon les juges de paix administrent la justice. Pour les magistrats de cette catégorie, tout dépend de l'état de leur digestion. On peut se faire idée de la justice qu'ils sont capables de rendre quand ils ont passé la nuit à faire la fête et qu'ils en sentent encore les effets. A vrai dire, j'en ai connu plusieurs qui ont arrêté des décisions avant d'avoir entendu les témoins.

M. LOGGIE: Si j'ai bien compris le ministre, le projet de loi ne vise que les marchandises pesées par le marchand lui-même. Ainsi, un commis pèse une livre de thé et donne poids faible; aux yeux de la loi, cet employé ou son patron sont tenus coupables; mais il n'en est pas ainsi s'il vend une livre de thé en boîte par une maison de gros qui se trouve peut-être à mille milles de distance, et que le contenu de cette boîte ne pèse pas tout à fait une livre. Je suppose que la loi du Massachusetts, dont le ministre a parlé, n'est applicable qu'aux marchandises en vrac pesées ou mesurées par le détaillant.

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Il existe une autre loi qui vise les marchandises en colis; quant à celle-là, elle doit, en réalité, viser surtout les marchandises en vrac.

M. LOGGIE: Dans ce cas, les dispositions qu'on veut établir n'occasionneront pas de trop sérieux inconvénients.

M. McKENZIE: Une telle interprétation est tout à fait inadmissible.

Si un homme a acheté du marchand de gros un paquet de thé qui est censé contenir une livre et qu'il vend ce thé, à son tour,

en vertu de cette loi, si le paquet ne contient pas le poids voulu, il est aussi coupable que s'il avait mesuré le thé lui-même. Il ne doit pas y avoir de méprise. Le ministre dit que, conformément aux dispositions de la nouvelle loi, les poursuites seront intentées par les fonctionnaires du département. Il a répété cette déclaration. Dans ce cas, la mesure devrait contenir une disposition à l'effet qu'aucune poursuite ne pourra être intentée sans la permission du ministre ou du sous-ministre du département. Nous serions sûrs alors qu'il n'y aurait aucune poursuite frivole ou injuste. Ce serait là, je crois, la meilleure sauvegarde.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne saurais y consentir. Autant que je sache, jamais une poursuite n'a été intentée par des particuliers, mais toujours par des fonctionnaires du département.

M. PEDLOW: Mais c'est possible, n'est-ce pas.

L'hon. M. MACLEAN: Oui, c'est possible.

M. BALDWIN: Comme je me suis livré au commerce pendant quelque temps, ce sujet m'intéresse et me rappelle divers incidents. Pour ce qui regarde l'impureté des marchandises, l'agent de l'accise entre dans un magasin, achète l'article qu'il soupçonne mauvais, et s'il y trouve quelque impureté, le détaillant est puni, tandis que le marchand de gros qui lui a d'abord vendu l'article n'est pas inquiété.

Qui établira le poids de la marchandise? Un client peut-il acheter des marchandises à un magasin, les emporter à la maison, les peser et les rapporter au magasin en prétendant qu'elles n'ont pas le poids voulu? Si oui, la question devient très sérieuse. Je désirerais une réponse à cette question avant de continuer.

L'hon. M. MACLEAN: Etablir la violation d'une loi de cette nature est la chose la plus difficile du monde. Même, c'est presque impossible à un particulier de le faire. Il ne peut pas s'assurer du poids de l'article qu'il a acheté. Il est probable que seuls les agents du département dans leurs pérégrinations dans le pays peuvent découvrir les coupables. Ces agents peuvent recevoir des renseignements de particuliers. Alors, ils visitent les magasins ou les balances dont on se plaint, pèsent les marchandises vendues et de cette façon peuvent découvrir les contraventions à la loi.

M. McCOIG: Ces agents procéderont-ils comme les fonctionnaires du Gouvernement pour la loi des timbres fiscaux sur les remèdes?

Une VOIX: J'espère que non.

M. McCOIG: Les agents, en plusieurs circonstances, ont poursuivi des marchands innocents qui avaient pour commis de jeunes garçons. Dans une certaine ville, un fonctionnaire de l'Etat a poursuivi dix ou quinze marchands qui furent condamnés à 50 piastres chacun, et a fait dans chaque cas un "bénéfice" de 25 piastres. Si les agents doivent appliquer la loi de cette manière, il nous faut prendre toutes les mesures possibles pour la protection du public avant l'adoption de cette loi.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne pense pas que ces cas peuvent être comparés. Il est facile de constater si oui ou non un timbre a été apposé sûr un paquet de remède breveté. S'il ne l'a pas été, le vendeur, en principe, est coupable. La question qui nous occupe ne saurait prêter aux mêmes abus dont parle mon honorable ami.

Je le répète, toutes les poursuites, en vertu de cet article, doivent nécessairement être intentées par les agents du département et j'ai confiance qu'ils accompliront en tout temps leur devoir avec discrétion.

M. PEDLOW: D'après ce que je sais, les fonctionnaires des divers départements n'agissent pas toujours de la sorte. Je ne parle pas de ce département-ci en particulier. Les observations de l'honorable député (M. McCoig) sont bien venues. Je regrette de dire que la conduite de certains fonctionnaires, sous ce rapport, n'est pas, comme la femme de César, au-dessus de tout soupçon. Des faits semblables à ceux qu'ils rapportent ne me sont pas inconnus. Je sais qu'un fonctionnaire du département est descendu à Renfrew et à fait tout son possible pour se faire donner par de jeunes employés des paquets ne portant pas le timbre fiscal. Il savait que ces employés avaient l'intention de mettre ces timbres sur les paquets, mais il cherchait à induire les employés à commettre une infraction contre la loi des timbres fiscaux. Je connais cette affaire par moi-même. Le même agent a essayé le même truc dans tous les magasins de la ville.

Je ne crois pas qu'aucun marchand n'aurait plus de protection contre les agents de ce département. Voilà mon dernier appel à ce sujet. Je connais des cas où des acheteurs malhonnêtes ont voulu faire croire qu'ils n'avaient pas eu le poids voulu.

Ce bill ne donne aucune protection au marchand, à supposer qu'un client emporte

la marchandise chez lui, en enlève une partie, puis revient au magasin protester que le poids ou la mesure en était insuffisante.

L'hon. M. MACLEAN: Voilà encore qui indique combien il est difficile d'intenter une poursuite, même par application du présent article. Personne n'aura recours à la loi, sauf lorsque un agent du département a la certitude que tel individu réduit constamment le vrai poids des marchandises qu'il vend. Il faudra se donner beaucoup de peine pour en obtenir la preuve; peut-être sera-t-il nécessaire que l'agent se trouve dans le magasin au moment même où la marchandise de poids insuffisant est livrée à l'acheteur.

M. PEDLOW: Alors, pourquoi ne pas ajouter le mot "sciemment" après le mot "qui"?

M. McCOIG: Le mot "sciemment" est inscrit dans l'article 69; pourquoi pas dans celui-ci?

L'hon. M. MACLEAN: Parce qu'un homme saurait bien si l'on dérangeait ses balances.

M. BALDWIN: Où prendrons-nous ce poids, où allons-nous établir si la mesure est vraie—au comptoir ou après le transport des marchandises chez l'acheteur? Il y a quelque vingt ans j'avais à mon service un monsieur de réputation excellente. Un certain client l'ennuyait constamment par ses plaintes que nos poids étaient insuffisants; cet employé me demanda ce qu'il fallait faire. Je lui dis: Etes-vous bien certain de ne pas avoir fait d'erreur? Absolument, me répondit-il. Alors, dis-je, à la prochaine visite de ce client tapageur il faudrait lui donner une livre de sucre en plus de la quantité qu'il demande, ou bien treize citrons ou bananes lorsqu'il en demande une douzaine. Il suivit mes instructions, et le client n'en souffla mot. Alors je dis à mon commis: Vous pouvez vous rendre chez ce client et l'informer que vous avez la preuve de sa malhonnêteté, puisqu'il ne nous a pas parlé de sa livre supplémentaire de sucre ni des treize bananes qu'il a reçues au lieu d'une douzaine qu'il demandait.

Un homme peut entrer dans un magasin, acheter certaines marchandises, les apporter chez lui, en enlever une partie et appeler un agent pour lui dire que le poids ou la mesure était faux. Les marchands qui vendent en détail ont assez de soucis à l'heure qu'il est; en adoptant cette loi vous allez les mettre absolument à la merci des gens malhonnêtes. Je suis également marchand de bois. Si j'expédie 1,000 pieds de bois à une distance de 10 milles, ce bois devrait être mesuré avant de quitter la voiture; ce n'est pas deux semaines plus tard que le client devrait protester qu'il n'a pas reçu 1,000 pieds de bois. Si pareille loi est adoptée nous ferions aussi bien de fermer boutique.

M. PEDLOW: La mesure ou le poids des marchandises devraient être vérifiés par l'acheteur, au comptoir, avant de quitter le magasin. Dans les banques on vous demande de compter la monnaie avant de quitter le guichet; autrement, vos réclamations sont nulles. Dans les circonstances, je propose l'amendement suivant.

M. le PRESIDENT: Règlement. Le comité délibère en ce moment un premier amendement dont il faut terminer la discussion avant d'en admettre un nouveau.

L'hon. M. MACLEAN: Touchant les propos de l'honorable député (M. Baldwin), le fait devra se constater comme tout autre fait. Il serait très difficile de faire condamner un marchand pour vente à faux poids, si l'acheteur a emporté les marchandises chez lui et les a gardées là quelque temps.

M. BALDWIN: Ce serait assez de quinze minutes—ou même de deux minutes.

L'hon. M. MACLEAN: Ou deux secondes, quant à ça; dans un cas semblable il serait très difficile de faire condamner le marchand. Il n'y a donc pas lieu de craindre que cette loi fasse tort à qui que ce soit, sauf celui qui a clairement encouru la poursuite.

M. McKENZIE: L'article du Code mentionné dans l'amendement de mon honorable ami (M. Jacobs) est conçu ainsi qu'il suit:

> Est coupable d'un acte criminel et passible de trois ans de prison toute personne qui avec l'intention de tromper par des moyens frauduleux, etc.

Il y est fait mention de l'intention, comme dans tous les articles du Code criminel, d'ailleurs, qui touchent à ces sujets. Allons-nous abondonner ce procédé pour donner aux fonctionnaires de la catégorie décrite tout à l'heure l'occasion de s'enrichir à voyager par le pays, se faire payer un honoraire par les marchands pour déterminer si leur mesure d'une verge est exacte ou si leur balance est en bon état, puis ensuite trouver de quoi accuser l'un quelconque de ces marchands et lui imposer une amende, qu'il soit ou non coupable?

Décidément, ce serait aller trop loin. L'honorable ministre s'est mis dans la tête qu'il convient d'adopter des lois criminelles pour toutes les questions de ce genre; si nous allons déclarer coupable d'un délit criminel tout homme, qui, dans les marchés ordinaires de tous les jours, fait quelque erreur, nous violerons tous les principes de justice connus dans ce pays.

L'hon. M. MACLEAN: Nous désirons en réalité modifier l'article du code pénal qui rend susceptible d'emprisonnement quiconque vend à dessein des marchandises en dessous du poids voulu. Les fonctionnaires du département déclarent qu'ils ne peuvent, en pratique, se procurer les preuves. Ils veulent qu'une législation leur permette d'imposer une amende au vendeur qui ne fournit pas le plein poids que l'acheteur a payé.

M. McKENZIE: Si le ministre pouvait donner au comité des signes tangibles de protestations d'une ville quelconque en Canada fraudée par ses épiciers, j'envisagerais sérieusement la chose. Mais cette raison que les fonctionnaires qui parcourent le pays à la recherche de délits ont de la difficulté à en découvrir, ne me suffit pas pour que j'appuie ce projet de loi. J'ai beaucoup de sympathie pour quiconque, en Canada, homme ou femme, après avoir acheté du thé, du lard, du poisson ou tout autre produit, se plaint d'avoir reçu un poids moindre. Je serais prêt à porter vite remède à cela, mais je ne suis pas convaincu que de telles plaintes existent. Je n'en ai entendu aucune.

L'hon. M. MACLEAN: Chaque année, des plaintes arrivent par centaines au département, disant que des marchandises sont vendues en dessous du poids voulu. D'autre part, les fonctionnaires du département croient que les pesées insuffisantes sont dues le plus souvent, non pas à la fraude ou à la préméditation, mais à la négligence. Ils veulent prévenir cette négligence; ils veulent, par cette législation, si c'est possible, forcer les commerçants à fournir le plein poids de ce qui a été acheté et payé. J'espère que cette loi rendra les commerçants plus soigneux dans leurs livraisons.

(L'amendement est adopté.)

M. PEDLOW: Je reste peiné de voir le ministre obstiné et incrédule. Il dit que des plaintes arrivent de temps à autre au département. Je n'en doute pas, mais je suis sûr qu'après en avoir cherché les motifs, le département verra qu'elles sont le plus souvent non fondées en fait, et que les cas de pesées moindres et d'autres délits de ce genre sont infinitésimaux. Aucun commerçant ne pourrait continuer longtemps ses affaires s'il avait l'habitude de livrer en moins du poids ou de la mesure. Cette loi porte à penser que la population mercantile du pays n'est qu'une foule de voleurs et de criminels, contre lesquels il faut protéger le public par un mur, comme si le public était incapable de se protéger lui-même. D'après mon expérience, je n'hésite aucunement à dire que les clients à qui l'on donnerait une mesure ou un poids insuffisant retourneraient très vite au magasin exiger leur livre de chair. Je ne pense pas que le ministre soit bien avisé de jouer le rôle de Shylock, en demandant l'adoption de cet article. Il pourrait s'agir, non pas seulement de la livre de chair, mais aussi du sang du cœur; et c'est à quoi Portia s'objectait tant. Je propose :

Que l'article 61A soit modifié par l'insertion du mot "sciemment" après le mot "qui" à la troisième ligne.

Le principe de cet amendement est admis par le ministre. Il règle la question de négligence, et c'est tout ce dont le comité doit s'occuper. Celui qui, délibérément, habituellement, commet ce délit, devrait être châtié, mais non pas comme le veut l'article, si l'acte est accidentel et qu'il arrive une fois entre mille.

L'hon. M. MACLEAN: Nous avons discuté ce principe à fond, et j'espère que mon honorable ami ne tient pas à pousser cet amendement. L'avis du comité, c'est, je pense, que l'article ne serait absolument d'aucune utilité si le mot "sciemment" y était inséré.

M. JACOBS: Si nous insérions le mot "sciemment", comme le propose mon honorable ami, nous irions à l'encontre de l'article 405 du code pénal, qui déclare sujet à un emprisonnement de trois ans, quiconque commet sciemment ce délit. Nous aurions cette situation étrange de deux articles de la loi dont l'un condamne à trois ans de prison quiconque commet sciemment ce délit, tandis que l'autre le condamne à une amende de 25 piastres. Ce serait absurde.

M. PEDLOW: Cela n'est pas en conflit, mais en entière harmonie, avec l'article cité par l'honorable député. Le mot "sciemment" fut employé dans le code pénal, ce qui démontre que ses rédacteurs étaient sages, dans leur temps. Nous ne serions pas bien avisés de nous départir de la rédaction de cet article.

L'hon. M. MACLEAN: Donnons au projet de loi un essai équitable.

(Le sous-amendement est rejeté.)

L'article, tel que déjà amendé, est adopté.

Sur l'article 8 (pénalité pour s'être servi de faux poids, etc.):

M. McCOIG: Dans le cas d'une condamnation, le fonctionnaire qui a déposé la plainte aura-t-il droit à une partie de l'amende ou à une rémunération spéciale?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

(L'article est adopté).

Sur le préambule:

M. McKENZIE: Dans une occasion précédente, j'ai posé une question au ministre au sujet de la vérification des compteurs pour courants électriques. On se plaint dans ma région que ces compteurs ne sont pas inspectés comme il faut. Au moment où j'ai posé la question, le ministre n'a pas pu me dire de quel département cela dépendait. Si cela dépend de celui-ci, je voudrais savoir si des mesures sont prises pour faire inspecter ces compteurs.

L'hon. M. MACLEAN: Je me rappelle que mon honorable ami m'a posé la question. C'était, je crois, lors de la première lecture du bill. Le fonctionnaire du département qui est ici n'appartient pas au service de l'électricité, mais je me ferai un devoir, demain, avant que l'on entame la discussion de l'ordre du jour, de donner une réponse à mon honorable ami. Je le prie de bien vouloir me pardonner cet oubli.

(Le préambule est adopté.)

Il est fait rapport sur l'état du projet de loi.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA SEDUCTION DES FILLES MINEURES.

Le projet de loi (bill n° 78), déposé par l'honorable M. Meighen, tendant à modifier le Code criminel en ce qui concerne la séduction des filles mineures, est lu une 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 2 (séduction d'une employée).

M. PROULX: Je suppose que les articles 1 et 2 sont ceux que nous avions adoptés l'an dernier et qui avaient été rejetés par le sénat.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

(L'article est adopté).

Sur l'article 4 (homme et femme non mariés s'inscrivant comme mari et femme dans un hôtel, etc.).

M. NICKLE: Avant d'adopter cet article, je crois que le comité ferait bien d'examiner si la mesure projetée ne va pas beaucoup plus loin que ne le désiraient probablement ceux qui ont rédigé le bill. A l'exception du Nouveau-Brunswick, je crois que l'adultère n'a pas été considéré comme un crime au Canada. Ce n'est pas un crime dans l'Ontario ou dans le Québec, à l'heure actuelle, de vivre maritalement. Le résultat est qu'il y a énormément d'hommes et de femmes en ce pays-ci qui vivent et qui ont vécu depuis quelque temps déjà maritalement. Si l'article est adopté tel qu'il est, cela voudra dire, si ces personnes vont dans un hôtel avec une femme ou un homme suivant le cas, et là s'inscrivent comme mari et femme, sans être légalement mariés, elles commetteront une offense et seront passibles d'emprisonnement. Je comprends très bien le but du projet de loi, qui est d'empêcher les hôtels, les garnis et les maisons de pension de servir de lieux de rendez-vous; mais je crois aussi qu'il y a une certaine catégorie de gens qui a droit d'être protégée, surtout en ce moment-ci, alors que beaucoup de soldats reviennent au pays sans avoir passé par les formalités du mariage, eux et les femmes avec lesquelles ils vivent et ont l'intention de vivre. C'est pourquoi je propose que l'article soit modifié en y ajoutant l'article suivant:

Les personnes qui ont vécu publiquement maritalement ne seront pas poursuivies pour une offense prévue dans cet article.

Si l'on veut me permettre d'aller plus loin, je dirai au comité qu'il y a dans ce pays des gens qui habitent ensemble maritalement après avoir obtenu un divorce en pays étranger, et il est très douteux que ce divorce ait force de loi ici. Allez-vous dire que ces personnes qui ont vécu ensemble maritalement, seront sujettes à des poursuites au criminel, non pas parce que leurs relations sont contraires à la loi, mais simplement parce que, par hasard, elles se seront faites inscrire dans un hôtel ou dans une maison de pension? Le but général de cette mesure est bon, mais je suis convaincu qu'il y a une catégorie de gens qui ont droit à être protégés dans le sens que j'ai indiqué.

M. MIDDLEBRO: Je signalerai aussi le cas d'un homme qui garantit à une femme qu'il n'est pas marié, puis qui s'allie avec elle, commettant ainsi un acte de bigamie.

La femme qui peut être parfaitement innocente tomberait sous le coup de cette loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est que cet après-midi que j'ai eu connaissance de l'amendement proposé par l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et de la recommandation de l'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro).

Quant à la dernière observation, les quelques instants de réflexion que j'ai pu y consacrer me permettent de dire qu'il serait possible qu'on dirigeât des poursuites contre des personnes innocentes si l'innocent était à ce moment-là convaincu qu'il était légalement marié; cette dernière observation s'applique aussi à l'amendement suggéré par le député de Kingston. L'amendement, toutefois, pourrait donner lieu à certains abus, parce qu'il n'indique pas de délai au delà duquel des individus auraient cohabité avant qu'ils soient exonérés des peines imposées par la loi.

Je désirerais que les députés expriment leurs vues surtout sur l'amendement et sur la proposition du député de Grey (M. Middlebro).

M. MIDDLEBRO: L'insertion à la fin de l'article des mots "sachant que c'est vrai"—tendrait à perfectionner l'article.

M. le PRESIDENT: Il faudrait d'abord discuter l'amendement du député de Kingston.

M. McKENZIE: Je ne saurais voir d'un œil favorable ni protéger l'homme et la femme qui vivent publiquement en adultère en ce pays. La chose est peut-être permise, mais certainement cela constitue une infraction à tout ce que nous considérons comme le devoir de bons citoyens et un attentat aux bonnes mœurs. Encore que nous n'ayons pas établi de loi tendant à punir directement ces individus, il est indubitable qu'il ne faut pas les protéger. L'homme et la femme qui viennent en Canada sans être mariés ou sans avoir eu la facilité de le faire, peuvent se marier ici et devraient sans retard se conformer à la loi. Je ne vois pas d'un bon œil cet amendement, et je suis d'avis qu'il faut le rejeter.

M. NICKLE: La question n'est pas aussi simple que le suppose le chef de l'opposition. Il dit que les gens qui viennent en Canada peuvent se marier. C'est parfait, mais il est possible qu'ils ne soient pas en mesure de le faire.

Voici un fait venu à ma connaissance. Un Canadien est parti comme soldat, laissant au pays une femme qui s'enfuit en compagnie d'un autre homme. Le soldat fit sottement la cour à une fille en Angleterre, et celle-ci, le croyant célibataire, l'épousa et ne constata qu'il était marié qu'à la veille de la naissance d'un enfant. Elle vint en Canada avec lui, mais l'enfant naquit avant leur arrivée. Cette femme demeure en ce moment à Kingston, et cohabite avec cet individu, sa première femme refusant de vivre avec lui. Aux yeux de la loi, cette cohabitation n'est pas une infraction, et l'on ne saurait diriger de poursuites contre cet individu pour bigamie, parce que l'infraction a été commise en Angleterre. Prétendra-t-on que cet homme et cette femme commettront un crime en s'inscrivant dans un hôtellerie à titre d'époux et d'épouse, encore qu'ils puissent vivre ainsi légalement dans une pension? Ce serait une anomalie.

Je pourrais au besoin citer nombre de faits de ce genre. Je n'entends nullement qu'on protège cette catégorie d'individus, mais du moins ne leur tendons pas de piège. Voilà le principe sur lequel j'appuie l'amendement que je propose. Ce qu'on recherche évidemment, c'est d'empecher un homme et une femme de s'inscrire dans une hôtellerie et de s'en servir comme lieu de rendez-vous; mais on ne saurait prétendre qu'il faille traiter comme des criminels un homme et une femme qui visitent par hasard un hôtel, parce qu'ils s'y inscrivent ou se conduisent comme mari et femme, quand ils ne le sont pas.

Il y a au pays des hommes et des femmes vivant comme gens mariés qui ne sont pas légalement divorcés de leurs premiers époux ou de leurs premières épouses. Combien peu judicieux il serait de dire qu'ils devraient vivre ensemble dans des résidences privées sans être molestés, mais que si, par hasard, ils viennent à Ottawa voir le chef de l'opposition, ou s'ils vont à Toronto assister à l'ouverture de l'assemblée législative, il faut les traiter en criminels, s'ils s'enregistrent à l'hôtel.

M. EDWARDS: C'est sous l'angle du sens commun que je veux envisager cette question. Il me semble que le député de Kingston est illogique quand il prétend que ces individus peuvent parfaitement cohabiter, tant qu'ils ne vont pas s'inscrire à l'hôtel. A mon avis, du moins ils outragent les bonnes mœurs, lorsqu'il cohabitent ainsi après avoir constaté qu'ils ne sont pas légalement mariés. S'ils persistent à cohabiter, ils se rendent coupables d'une infraction, quand bien même ils n'iraient pas s'inscrire à l'hôtel. Le chef de l'opposition a parfaitement exposé la question en disant qu'en adoptant cet amendement, la

Chambre approuverait la cohabitation de gens qui n'ont pas le droit de cohabiter ainsi. Examinons un instant le fait cité par mon honorable collègue, celui de la jeune fille anglaise épousant de bonne foi ce soldat. Que devrait-elle faire en constatant son erreur? Elle devrait le quitter incontinent, et parce qu'elle décide de continuer à cohabiter avec lui, cela ne les excuse ni l'un ni l'autre s'ils vont s'inscrire à l'hôtel.

Il devrait y avoir dans les statuts une lacune et c'est peut-être une loi déclarant que des gens qui vivent maritalement sont coupables d'un acte criminel.

M. NICKLE: Je ne veux pas que l'honorable député de Frontenac m'impute des paroles que je n'ai pas dites. Je n'ai pas laissé entendre un seul instant que c'était bien pour ces gens de vivre ensemble. Je n'ai pas discuté une question de morale mais de droit et c'est à ce propos, je n'en doute pas, que mon ami m'a mal compris. J'ai dit que l'adultère, du moins dans l'Ontario et le Québec, n'avait jamais constitué un crime. L'honorable député peut avoir parfaitement raison de dire qu'on devrait en faire un acte criminel, mais si nous devons procéder ainsi, agissons ouvertement sans tendre de piège au public.

J'ai dit que tant que la loi du Canada ne reconnaîtrait pas l'adultère pour un crime, je pensais qu'il n'était pas raisonnable que ceux qui vivaient ensemble maritalement soient considérés comme criminels, simplement parce qu'ils étaient allés dans un hôtel, un garni ou une maison de pension et s'étaient inscrits comme mariés. Je m'oppose à ce qu'on tende des pièges à des gens qui innocemment—si je peux employer cette expression sans offenser l'honorable député de Frontenac—font quelque chose qu'ils auraient le droit de faire conformément à la loi générale du pays, mais qui devient un crime quand ils se trouvent dans un hôtel ou une maison de pension ou se font passer pour avoir un état civil qu'ils n'ont pas.

M. JACOBS: Ne s'agit-il pas du même bill qui a été présenté l'an dernier à la Chambre, que nous avons adopté; mais que le Sénat a rejeté?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la loi telle qu'elle a été adoptée par la Chambre des communes

M. McMASTER: J'ai écouté avec une grande attention ce qu'ont dit l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Je suis enclin à me ranger à l'opinion exprimée par le député de Frontenac et aussi à celle du député de Cap-Breton; je crains beaucoup que si nous amendons cet acte, comme le désire le député de Kingston, on ne l'interprète comme si la Chambre donnait son assentiment à ces relations irrégulières. Mon honorable ami de Kingston semble croire qu'on commet une injustice à l'égard de ces gens qui vivent de cette façon irrégulière: que s'ils vivent dans une maison particulière la loi ne considère pas leur relation comme un crime, mais que s'ils vont dans un hôtel ou une maison de pension et qu'ils s'y enregistrent, c'est un crime. Il faut établir une distinction. Quand ces gens vivent dans leur propre maison, ils n'entrent pas d'aussi près et aussi intimement en contact avec d'autres personnes qu'ils le font quand ils demeurent dans un hôtel ou une maison de pension.

M. JACOBS: Entrent-ils dans le même contact?

M. McMASTER: Non pas dans le même contact. Prenons le cas d'une maison de pension d'été. Deux personnes vivant maritalement, vont dans cette maison de pension d'été. Ils s'inscrivent au registre comme mari et femme et sont acceptés comme tels et se lient avec les pensionnaires de cette maison dont beaucoup peuvent être des jeunes filles.

Quand ces gens vivent dans leur propre maison, la situation est différente de ce qu'elle est lorsqu'ils vivent dans une maison de pension d'été ou dans un établissement analogue. J'admets que c'est quelque peu dur pour ces personnes d'être passibles de cette peine si elles vont dans un hôtel; mais, après tout, quelles que soient les sympathies que nous puissions avoir pour des cas individuels ou quoique nous soyons prêts à leur pardonner leur offense, il n'en est pas moins vrai que par leur conduite ils ont porté préjudice aux fondements mêmes de notre société et par conséquent j'estime que l'amendement du député de Kingston ne devrait pas être accepté. Nous ne devrions pas l'accepter parce que je crains qu'il ne donne au pays et au monde en général une idée mauvaise et fausse de l'attitude de cette Chambre et du peuple canadien à propos des relations maritales.

M. HALLADAY: Au Canada, nous devons nous conformer à la loi morale aussi bien qu'à la loi criminelle. On peut avoir de la sympathie pour l'homme et la femme qui vivent maritalement, mais je n'ai

entendu aucune raison pour justifier une telle sympathie.

La loi la plus obligatoire que l'on devrait observer dans le monde aujourd'hui n'a pas été faite par ce Parlement. S'il n'y a pas dans les statuts une loi interdisant un des plus grands crimes qui se commettent actuellement au Canada, j'estime qu'il est temps que nous promulguions cette loi. Pour moi, je ne peux pas laisser passer l'occasion sans faire entendre ma désapprobation.

M. MIDDLEBRO: Je proposerai d'ajouter les mots suivants à la fin de l'article:

Sachant que ce n'est pas vrai.

M. le PRESIDENT: Nous devons d'abord disposer de l'autre amendement. L'amendement proposé par l'honorable député de Kingston est-il adopté?

M. JACOBS: J'aimerais à entendre la lecture de l'amendement en question, car j'étais absent de la Chambre lorsqu'il a été proposé.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Kingston (M. Nickle) propose d'ajouter à la fin de l'article 4 les mots qui suivent:

Aucunes personnes ayant vécu maritalement, au su du public, ne seront poursuivies pour un délit prévu par ledit article.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. MIDDLEBRO: Voici la raison qui m'a décidé à proposer cet amendement. La Chambre admettra certainement que dans la plupart des cas de bigamie, l'une des parties est habituellement innocente du délit. Or, dans le régime du présent article, si un mariage illégal est contracté, la partie qui est de bonne foi aurait non seulement à souffrir des conséquences d'une pareille union, mais encore elle serait passible de l'emprisonnement. Le dispositif de l'article, c'est que l'une ou l'autre des parties "affirme ou prétend" que l'homme est le mari ou la femme l'épouse. Or, je prétends que cette déclaration ne devrait pas constituer un délit, à moins que la personne qui " affirme ou prétend" sache que l'affirmation est fausse. Voilà pourquoi je propose d'ajouter cet amendement à la fin de l'article. En pareil cas, la partie qui a contracté de bonne foi mariage entaché de bigamie serait protégée.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je serais de l'avis de l'honorable député si l'amendement n'imposait pas à la poursuite l'obligation de prouver la bonne foi de la partie mise en cause. L'honorable député doit se rendre compte de la distinction que je fais. Je ne prétends pas que ce soit là la partie de l'amendement de mon honorable ami; d'ailleurs, il a probablement étudié la question plus à fond que je ne l'ai fait; si la charge de la preuve, toutefois, relativement au manque de connaissance, n'incombe pas au prévenu, nous devrions voir à ce qu'il en soit ainsi. Mon honorable ami le sait fort bien, il est nécessaire que la charge de la preuve incombe à quelqu'un. Or, nous désirons que la charge de la preuve incombe à qui de droit, car il est assez difficile d'établir que l'accusé était au courant des faits dans un grand nombre de cas.

M. MIDDLEBORO: J'aurais cru qu'avant de déclarer un prévenu coupable, il faut produire les preuves de sa culpabilité.

M. McMASTER: Je suis absolument favorable à l'amendement que propose l'honorable député de Grey (M. Middlebro); mais je crois qu'il est inutile. Pour qu'une personne soit jugée coupable aux termes de l'article, il faudrait établir qu'elle connaissait les faits, qu'elle avait des intentions coupables. Or, bien que je sois en faveur du but que vise l'amendement, c'est-à-dire protéger la partie qui est de bonne foi dans ces alliances irrégulières, je ne vois pas du tout la nécessité de l'insérer dans le bill.

M. MIDDLEBRO: Je soumettrai l'exemple qui suit au jugement de mon honorable ami: Une femme de bonne foi accompagne un homme à l'hôtel, où le commis lui pose la question: "Etes-vous mariée?" Et la femme de répondre: "Oui, voilà mon mari". Au moment où elle fait cette affirmation, elle est absolument persuadée qu'elle est légitimement mariée à cet homme; cependant, elle serait coupable d'un délit, sous le régime en question.

M. McMASTER: Je ne le crois pas, puisqu'elle a agi de bonne foi.

M. MIDDLEBRO: Cependant, l'article ne le dit pas.

M. McMASTER: Je soumets qu'avant de convaincre légalement cette femme d'un délit au sens de l'article, il faudrait d'abord établir qu'elle avait des intentions coupables.

M. MIDDLEBRO: Je ne voudrais pas courir ma chance en m'appuyant sur cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: Si la Chambre veut bien me permettre de donner mon humble avis à ce sujet, j'admets la justesse

de la contention de l'honorable député de Grey, à savoir qu'il n'est pas nécessaire d'établir qu'il y a complicité entre les deux parties, à moins que la loi ne renferme une disposition spéciale à cet effet. Du moment qu'un homme, en s'enregistrant ou de toute autre façon, a représenté comme étant son épouse une femme avec laquelle il n'est pas marié, cet acte constitue un délit aux yeux de la loi actuelle.

A l'heure qu'il est, la loi décrète qu'un homme commet un délit du moment qu'il représente comme son épouse une femme avec laquelle il n'est pas marié. Donc, à mon avis,—et je ne me prononce pas définitivement sur la question,—la loi n'exige pas que l'accusé soit au courant des faits, à moins d'ajouter les mots: "sachant que cette déclaration est erronée".

Quant à la question qu'a soulevée l'honorable député de Qu'Appelle, (M. Thomson) je suis absolument d'avis que, si nous modifions la loi en adoptant l'amendement de l'honorable député de Grey (M. Middlebro) la poursuite serait tenue d'établir que l'inculpé avait des intentions coupables.

Il me revient—bien que j'aimerais à étudier la question un peu plus à fond avant de la discuter—qu'il vaudrait peut-être mieux décréter que la charge de la preuve, quant à l'absence d'intention, incombera à l'accusé. Si l'honorable député de Grey (M. Middlebro) consent à modifier son amendement en ce sens, je serais disposé à l'accepter, quitte à le discuter en temps et lieu.

M. JACOBS: Quelle est la loi anglaise relativement à ces délits, à celui particulièrement dont il est question ici?

L'hon. M. MEIGHEN: Autant que je le sais, cet acte ne constitue point un délit en Angleterre.

M. JACOBS: Pourquoi alors avons-nous besoin d'en faire un acte criminel au Canada?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous établissons notre propre niveau de moralité...

M. McMASTER: Très joli!

L'hon. M. MEIGHEN: ... sur la base de notre propre conscience, au lieu de nous conformer à celui de l'Angleterre.

M. JACOBS: Les sources de notre droit sont anglaises; nous les suivons de très près dans notre législation criminelle.

M. McMASTER: Pas nécessairement.

L'hon. M. MEIGHEN: Les principes de notre loi, ceux particulièrement de notre loi constitutionnelle, sont tirés de la Grande-Bretagne; mais c'est de notre conscience que nous tirons la règle de nos mœurs.

M. JACOBS: Je suis d'avis que cette disposition est susceptible de donner occasion au chantage de se produire sur une échelle inouïe. C'est là une législation heurtée. Je crois que le code criminel protège déjà suffisamment la morale publique, sans introduire dans nos lois une disposition de cette sorte.

M. MIDDLEBORO: Je retirerai mon amendement et le remplacerai par celui-ci:

La preuve de l'absence de connaissance incombera à la personne qui l'affirme.

M. DEVLIN: Puisque vous êtes en train de perfectionner cet article, ne serait-il pas bon d'insérer un mot relatif à la cohabitation? Le seul fait de faire passer une personne pour sa femme dans un hôtel n'est pas de soi un crime.

M. JACOBS: Comment établir la cohabitation.

M. DEVLIN: En prouvant qu'ils habitaient la même chambre. La chose ne se fait pas généralement sans un but illicite.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai peur qu'en rendant nécessaire la preuve de l'intention de deux personnes de cohabiter, vous ne fassiez qu'accroître la difficulté de mettre la loi à exécution et vous n'absolveriez pas des personnes innocentes.

(L'amendement est adopté).

M. le PRESIDENTT: L'article ainsi modifié est-il adopté?

M. JACOBS: Monsieur le président, je propose comme amendement que cet article soit rayé du bill.

L'hon. M. MEIGHEN: La proposition de l'honorable député est purement négative. S'il est opposé à l'article ainsi modifié, il est libre d'exprimer son opposition par un vote.

M. JACOBS: Le présent bill a été soumis à la Chambre l'année dernière et il me paraît avoir été examiné bien à la hâte. Au Sénat, où se trouvent peut-être des têtes plus anciennes, sinon plus sages, que dans cette Chambre, on envisage les choses de cet air détaché qui convient à des questions de cette sorte et l'on y a décidé que le présent projet de loi était de tout point inutile, qu'il incitait au chantage et autres offenses de cette nature; c'est pourquoi on l'a rejeté. Je trouverais, par conséquent, peu sage de renvoyer le bill au Sénat cette année. Je crois savoir qu'il a été préparé et

rédigé par une association de propagande morale. Ce n'est pas une demande qui nous arrive d'un corps bien connu, et j'oserais dire que l'opinion publique lui est peu favorable. A cause de toutes ces circonstances, le présent bill ne devrait pas, selon moi, faire partie de nos lois, étant donné surtout que nous avons, comme je l'ai déjà dit, un assez grand nombre de dispositions de ce genre dans le code criminel qui feront l'office de filet où prendre ceux qui commettraient des fautes contre la morale. Par le fait, nous en avons déjà même beaucoup trop, qui demeurent inappliquées, à cause précisément peut-être de cette raison. Je suis contre l'article ainsi modifié, et c'est ce que mon vote exprimera.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI DESTINE A MODIFIER LA LOI RATIFIANT LA CONVENTION SUR LES OISEAUX MIGRATEURS.

Le projet de loi adopté par le Sénat, tendant à modifier la loi ratifiant la convention sur les oiseaux migrateurs, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 3 (moitié de l'amende au poursuivant).

M. McKENZIE: Je suis opposé en principe à une pareille disposition.

L'hon. M. MEIGHEN: Un accord a été conclu entre le Canada et les Etats-Unis pour la protection des oiseaux migrateurs. Ce traité fut ratifié par acte du Parlement et les dispositions en furent incorporées dans la loi ratifiant la convention relative des oiseaux migrateurs. Les provinces avaient leurs lois de chasse, mais en général elles ne les mettaient pas en pratique. D'ailleurs, ces lois n'allaient pas assez loin pour assurer la protection des oiseaux migrateurs. Le traité international ayant touché à cette question, c'est le pouvoir fédéral qui a obtenu juridiction en la matière; mais le gouvernement fédéral a pensé—et la loi relative aux oiseaux migrateurs se base entièrement sur cette hypothèse—que les provinces légiféreraient pour conformer leurs lois aux dispositions du traité et pour en assurer le respect. Cet espoir a été en grande partie réalisé.

Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta ont conformé leurs lois aux dispositions de la convention concernant les oiseaux migrateurs; la Colombie-Anglaise, les provinces d'Ontario et de Québec en ont fait autant, et elles mettent leurs lois en pratique. Quant aux Provinces maritimes, nous n'avons pu les déterminer à agir dans ce sens. Le Nouveau-Brunswick a rapporté ses lois au lieu de les conformer à la loi de la convention concernant les oiseaux migrateurs, et il a abandonné au gouvernement fédéral, au grand désappointement des intéressés, le soin de répondre seul aux exigences de la situation. La Nouvelle-Ecosse n'est pas allée aussi loin. Pour être exact, je ferais peut-être mieux de lire ce qui s'est fait à ce sujet :

Le Nouveau-Brunswick n'a pas modifié ses lois de chasse afin de les conformer aux dispositions de la convention, mais il a rapporté toutes celles qui protégeaient les oiseaux migrateurs, sous prétexte que ce devoir incombe maintenant au gouvernement fédéral.

L'île du Prince-Edouard n'a pas, non plus modifié ses lois, afin de les conformer aux dispositions de la convention, et elle n'a pas de service de garde-chasse.

La Nouvelle-Ecosse a modifié ses lois de chasse, mais elle a omis de protéger les bêtes sauvages et les canards, à l'exception des canards noirs, des branchus et des édredons, et la saison où la chasse au pluvier Wilson et au coq de bruyère est permise ne répond pas aux conditions de la convention. En outre, la Nouvelle-Ecosse prétend qu'elle n'a pas un service de gardes-chasse suffisant pour assurer le respect de la loi.

Eu égard aux obligations qu'il a assumées en vertu de la convention, le gouvernement fédéral doit donc nécessairement modifier son acte de façon à pouvoir faire respecter la loi dans les Provinces maritimes où règne pareil état de choses, et il nous incombe, à cette fin, d'adopter des règlements d'après lesquels les autorités provinciales verront à mettre la loi en pratique, comme elles auraient dû le faire auparavant. Voilà pourquoi nous avons ajouté le paragraphe "aa" à l'article premier, concernant le pouvoir de faire des règlements en vertu de l'article 4 du présent acte. Le même raisonnement s'applique au bill tout entier. L'article 2 établit des peines pour infraction et ordonne d'apporter les effets saisis à un juge de paix qui pourra en décréter la confiscation. Le dernier article, auquel le chef de l'opposition fait son objection générale, est aussi rendu nécessaire pour la même raison.

Les lois des différentes provinces qui appliquent maintenant la loi de la convention concernant les oiseaux migrateurs pourvoient à l'imposition des amendes. Les gouvernements provinciaux nomment des fonctionnaires et gardes-chasse non salariés, mais ayant droit à une proportion des amendes imposées en cas d'infraction découverte par eux, et ils assurent ainsi le respect de la loi. Cependant, la Nou-

velle-Ecosse, le Nouveau-Brusnwick et l'île du Prince-Edouard, refusent de mettre la loi en pratique—cela s'applique surtout à la Nouvelle-Ecosse, les autres provinces refusent principalement d'adopter des lois—, nous devons allouer, nous aussi, une partie des amendes, afin d'assurer le respect de la loi sans être obligés d'employer, pour cela, des fonctionnaires salariés. Telle est la raison de cet article. L'honorable député conviendra que dans sa province, la loi en vigueur est la même que celle-ci. Je vais lire l'article 108 de la loi de chasse de la Nouvelle-Ecosse :

Toute amende imposée et perçue en vertu de cette loi, sera payée en entier au commissaire en chef de la chasse, qui, sauf ce qui est autrement prévu ailleurs dans cet article, devra en verser le montant au trésorier de la province afin d'en obtenir le bénéfice tel que le prévoit l'article 104 de cet acte.

(2) Si une plainte est faite et si des renseignements à ce sujet sont fournis par une autre personne qu'un garde-chasse, le commissaire en chef de la chasse devra verser au plaignant la moitié de l'amende perçue.

(3) Si la plainte est faite par un garde-chasse d'après les renseignements fournis à ce sujet, le commissaire en chef de la chasse devra verser à celui qui aura fourni ces renseignements un quart de l'amende perçue.

Ainsi, le principe de la loi de la Nouvelle-Ecosse est tout simplement reproduit dans ce bill afin de nous permettre d'appliquer la loi que la Nouvelle-Ecosse refuse évidemment d'appliquer.

L'hon. M. FIELDING: Cette démarche est-elle faite à la suite de négotiations qui auraient eu lieu avec les membres du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse? Il serait malheureux qu'il y eût conflict. J'avais pensé que lorsque certains ministres de la province étaient venus ici récemment, ils avaient peut-être eu l'occasion de discuter la question avec l'honorable ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dirigé les négociations moi-même, mais depuis plusieurs années M. Harkin se charge de la division des parcs et je sais qu'il est entré en pourparlers avec les autorités de ces trois provinces, bien qu'il n'ait pas eu de succès. Il est fort désappointé de n'avoir pas obtenu des provinces maritimes le consentement qu'il a obtenu des autres provinces et l'application uniforme de la loi qui en serait résulté.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce à dire que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse verrait ce projet d'un mauvais œil et qu'il y aurait conflit entre ses lois et la présente loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas parler avec trop d'assurance, mais je suis porté à croire qu'il est d'avis que cette loi est une charge pour lui et que, ayant conclu une convention, nous devrions en assumer tout le fardeau. Je ne crains pas de dire qu'il approuve entièrement la convention relative aux oiseaux de passage.

M. McKENZIE: Voici la situation dans la Nouvelle-Ecosse. L'application des lois de la chasse est confiée à une société, appelée société de protection du gibier, qui s'adresse parfois à la législature pour obtenir des modifications aux lois. Je ne connais pas exactement le sentiment du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, mais je serais très surpris si le premier ministre et ses collègues faisaient quelque chose de contraire à la loi provinciale, et ce qui se fait est, j'imagine, conforme aux conclusions de la société de protection du gibier qui perçoit les fonds avec lesquels elle rémunère les garde-chasse dans les différentes régions de la province. Je dirai au ministre qu'il serait bon de tâcher d'éviter un conflit au sujet de la saison pendant laquelle la chasse des oiseaux sauvages et des oiseaux migrateurs est interdite. Les lois de la Nouvelle-Ecosse s'appliquent maintenant à la saison réservée.

L'hon. M. MEIGHEN: Sans doute, mais nous sommes tenus en honneur d'observer les stipulations de la convention, et comme je l'ai dit à mon honorable ami, ces stipulations étaient satisfaisantes. En tant que les citoyens de la province sont tenus de les faire respecter, je suppose naturellement que les autorités provinciales ne tiennent pas à assumer une plus grande part d'obligations qu'elles le devraient. C'est là l'attitude générale. Je me rends compte que ce projet ne soulève pas d'opposition; cependant, s'il est adopté et si l'on peut désormais, grâce aux démarches de la députation ou autrement, engager les législatures provinciales à rendre des lois conformes à celle-ci et à les appliquer comme les autres provinces le font, cela plairait beaucoup mieux au département et améliorerait tout le système.

L'hon. M. FIELDING: Je ne prévois pas d'ennuis, si ce n'est au sujet des dépenses, chapitre sur lequel tous nos gouvernements provinciaux sont pointilleux. Je sais que la Nouvelle-Ecosse envisageait autrefois d'un bon œil les lois de cette nature et je suis convaincu que les deux gouvernements pourront s'entendre dans cette affaire, si une démarche est tentée.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT OUVERTURE D'UN CREDIT DE GUERRE DE 350 MILLIONS.

Le projet de loi (bill n° 68), déposé par sir Thomas White (premier ministre intérimaire), tendant à accorder à Sa Majesté un crédit pour la démobilisation et pour autres fins, est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 2 (ouverture d'un crédit de trois cent cinquante millions de dollars).

M. McKENZIE: Je ne veux pas insister, mais je suis d'avis que la Chambre ne devrait pas être saisie de ce projet avant l'exposé budgétaire, car il nécessite des explications complètes sur les dépenses publiques, principalement sur la dépense de guerre depuis l'ouverture des hostilités jusqu'à ce jour. Le comité, la députation et le public aimeraient savoir comment ont été employés les fonds provenant des divers emprunts de guerre, et à savoir où nous en sommes relativement à nos dépenses militaires et autres. Le ministre se propose peut-être de nous fournir maintenant ces renseignements, mais je pensais qu'il avait déclaré, il n'y a pas longtemps, que son dessein était de scinder en deux son exposé budgétaire. C'est pourquoi je crois vraiment que l'examen de ce projet devrait être différé. Si le ministre a l'intention de le mettre à l'étude en ce moment, j'espère qu'il donnera au comité les détails les plus complets concernant nos dépenses, notamment nos dépenses de guerre, le produit des divers emprunts et ses projets à l'égard des fonds qu'il obtiendra à la faveur du présent bill.

Le ministre il est vrai, a déjà donné à différents temps l'explication de toutes ces choses, mais le souci de conquérir la victoire a tellement absorbé l'attention que, pour ma part—et je crois qu'il en est de même pour le plus grand nombre de mes concitoyens—je ne me rappelle plus les détails. Maintenant que les hostilités ont pris fin, il serait bon de faire le compte complet de nos emprunts et frais de guerre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami se rappellera qu'au cours de l'examen en comité général de la résolution qui a précédé le dépôt du présent projet de loi, j'ai, suivant en cela l'usage observé par le premier ministre (sir Robert Borden) pendant la durée de la guerre, fait l'exposé le plus complet des frais de guerre soldés sur le budget de la guerre au cours du dernier exercice, et que j'ai aussi fait insérer dans le hansard l'état estimatif aussi détaillé que possible des déboursés que le Gouvernement compte se voir obligé de faire pendant l'exercice courant, soit pour la démobilisation, soit pour d'autres objets résultant de la guerre. Cet état, mon honorable ami le trouvera dans le hansard de cette session-ci, à partir de la page 1448 de l'édition non revisée.

Il ne me semble pas qu'il y ait lieu de renvoyer l'examen du présent projet de loi au moment où le budget sera déposé. L'exposé budgétaire porte sur les dépenses du dernier exercice et sur celles qui sont prévues pour le prochain; il indique le chiffre de la recette encaissée au cours du dernier exercice et celui du revenu probable pour l'exercice courant; il fait voir en outre par quels impôts nouveaux le Gouvernement se propose de faire face aux besoins qui s'accusent. J'ai dit à l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) que je lui fournirais un état aussi exact que possible de la dette de guerre contractée à venir jusqu'à l'expiration du dernier exercice, en ayant soin de faire observer en même temps qu'il ne serait guère à propos de faire deux exposés budgétaires, si je puis dire. Je crois que la Chambre approuvera ma manière de voir à cet égard.

Quand je ferai mon exposé de la situation financière, je fournirai—j'en ai du moins l'intention—un état aussi complet et exact que possible des frais de guerre du Canada à venir jusqu'à la fin du dernier exercice, de même qu'un état estimatif des dépenses qu'il nous restera encore à faire aux termes du présent bill pour les objets de la démobilisation, y compris les allocations et autres déboursés se rattachant à la guerre, afin que la Chambre puisse alors avoir sous les yeux l'état le plus exact de toutes les dépenses que le Canada a faites pour les objets de la guerre, depuis le début des hostilités à venir jusqu'au jour où nos comptes se trouvent pour ainsi dire clos. Il nous restera naturellement le fardeau annuel que créent forcément notre dette de guerre et le service des pensions, mais, mon honorable ami peut m'en croire, mon exposé sera accompagné des explications les plus complètes afin que la Chambre soit aussi parfaitement renseignée que le Gouvernement sur tout ce que je viens de mentionner.

Ce qui précède, je l'avais dit au représentant de Châteauguay-Huntingdon, et j'avais ajouté que je m'efforcerais de lui communiquer, sous forme d'état très sommaire, toutes les données recueillies à venir

jusqu'à l'expiration du dernier exercice. Cet état, le voici:

	Frais de guerre.	
Année.		
1914-15..	$ 60,750,476.01	
1915-16..	166,197,755.47	
1916-17..	306,488,814.63	
1917-18..	343,836,801.98	
1918-19..	450,000,000.00	(Prévision.)
	Dette nette.	
Chiffre estimatif de la dette nette, le 31 mars 1919.. ..		$1,584,000,000.00
Chiffre de la dette nette, le 31 mars 1914..		335,996,850.14
Augmentation de la dette nette		$1,248,003,149.86

Le chiffre total des emprunts contractés et impayés est de $1,536,276,922.53. J'ai dit l'autre jour que notre compte avec le gouvernement impérial accuse en notre faveur un solde de 200 millions de dollars. Je ne crois pas pouvoir ou devoir en dire davantage pour aujourd'hui, eu égard aux explications que je me propose de donner au cours de mon exposé de la situation financière.

Que mon honorable ami daigne se reporter à la page 1448 des "Débats": il y trouvera l'état détaillé des dépenses faites pendant le dernier exercice. Cet état est forcément incomplet, vu le grand nombre des déboursés qui ne sont pas encore inscrits dans les comptes; car, mon honorable ami n'est pas sans le savoir il est beaucoup de dépenses, surtout parmi celles qui se rattachent à la guerre, qui ne sont portées aux livres qu'après le 31 mars. Il trouvera à la page 1446 les divers chefs, accompagnés de notes explicatives, de la dépense estimative pour les objets de la guerre pendant le prochain exercice.

Le ministre de la Milice est ici présent ce soir parce qu'une grande partie de la dépense estimative pour cet exercice regarde le ministère d'outre-mer aussi bien que celui d'Ottawa.

M. BALDWIN: Le premier ministre intérimaire dit-il que les comptes du Canada et du gouvernement impérial montrent une somme de 200 millions de piastres à notre crédit?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. CAHILL: Je m'oppose à cette partie de l'article qui se rapporte à l'encouragement du commerce et de l'industrie. Si je comprends bien, nous devons prêter quelque 25 millions à la Roumanie. La Roumanie est en guerre actuellement avec l'Autriche-Hongrie et son crédit peut ne pas être très bon. La paix n'est pas encore signée et l'on ne sait pas encore quels pays signeront le traité. Je suis opposé au principe de prêter l'argent des contribuables aux manufacturiers du Canada car, en somme, c'est cela. On offre à la Roumanie, à la Serbie et à d'autres pays, je crois, de leur prêter 25 millions et plus. On doit se demander d'abord s'il est sage de prêter de l'argent aux manufacturiers de ce pays pour favoriser le commerce là où ils ne peuvent aller eux-mêmes pour leurs propres opérations commerciales. C'est une erreur de supposer que l'on peut favoriser le commerce d'un pays en fournissant des fonds aux autres pays pour acheter nos marchandises. Le commerce du pays se fait avec le commerce; c'est une entente commerciale. Nous ne vendrons pas à la Roumanie du blé, du bétail, du beurre ou des œufs. Nous ne lui vendrons aucun produit direct de la ferme, mais des produits de la manufacture. Ce sont des articles manufacturés que nous vendrons à la Serbie. A l'exception de la Grande-Bretagne, tous les pays à qui nous prêterons de l'argent ne nous acheterons que des produits manufacturés.

La Grande-Bretagne peut négocier un emprunt chez nous en tout temps, et si la Roumanie veut elle-même faire un emprunt, elle devrait être en mesure de le faire à des conditions acceptables. Mais certainement elle ne devrait pas demander au Canada de négocier ses obligations au pair et prendre en échange les produits manufacturés de notre pays.

Le Canada est aujourd'hui le débiteur de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Il y a une lourde balance de commerce contre nous et nous devons à divers pays. Et cependant, nous allons encore emprunter de l'argent des contribuables canadiens, anglais ou américains pour le prêter à un autre pays. En d'autres termes, nous faisons crédit à des clients douteux aux dépens de ceux à qui nous devons de l'argent aujourd'hui. Résultat, nous nous enfonçons de plus en plus. Les manufacturiers prétendent qu'il faut les protéger contre la concurrence étrangère au Canada. Et puis ils nous disent qu'ils ne peuvent pas rivaliser à l'étranger si nous ne leur donnons pas l'argent voulu pour acheter les marchandises. Il est facile de voir où tout cela nous mènera si nous donnons des fonds aux manufacturiers pour acheter des marchandises à exporter dans tous les pays qui sont pour ainsi dire en faillite, afin d'ouvrir un commerce pour nos manufactures.

Quand la résolution se rattachant à ce projet de loi a été présentée à la Chambre. on a dit que pour donner du travail aux ouvriers il ne faut pas fermer les portes des

manufactures. Si le Gouvernement consentait à affecter tous les profits des manufactures aux employés et non aux manufacturiers, la proposition serait plus juste et raisonnable. Mais que les manufacturiers, qui fixent leurs propres prix pour leurs produits et pour la main-d'œuvre, demandent ensuite au Gouvernement de leur fournir des crédits publics dans ce but, voilà, je pense, une grande faute.

Si la Roumanie ne peut payer, qu'arrivera-t-il? Que ferons-nous à l'échéance de ces 25 millions? Nous devrons augmenter nos impôts pour payer l'intérêt sur cet emprunt. Et, lorsque nos amis de l'Ouest demandent une réduction du tarif ou l'adoption du libre-échange, nous leur dirons: "Nous avons sur les épaules de si lourdes responsabilités que nous ne pouvons ni réduire ni abandonner le tarif". Nous accordons des subventions à ces manufactures, en augmentant la dette publique et en allant au-devant de pertes certaines qui accroîtront les impôts. Non seulement le Gouvernement se propose de donner cet argent aux manufacturiers, mais il va nous l'enlever pour le bénéfice de quelque pays étranger. Et les contribuables devront y aller de leurs écus.

Si les emprunts ne sont pas acquittés, il nous faudra nous-mêmes payer les intérêts, ce qui veut dire un plus lourd fardeau d'impôts. Je ne crois pas que le Gouvernement doive fournir des fonds à aucun manufacturier ou à aucune société pour leurs opérations financières personnelles. Si l'Etat a trop d'argent à sa disposition qu'il s'en serve pour acheter des terrains de ceux qui ne les exploitent pas, qu'il les vende ou les donne aux vétérans ou encore aux employés de ces manufactures pour se construire des maisons pour eux-mêmes. Cela vaudrait mieux que de favoriser des pays étrangers qui, en toute probabilité, ne pourront jamais s'acquitter.

M. STEVENS: L'argument de mon honorable ami me paraît bien extraordinaire. Il déplore le fait que nous ayons des dettes envers la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et d'autres pays. Je me demande, au nom du bon sens, quel moyen l'honorable député préconise pour libérer notre pays de ses dettes envers la Grande-Bretagne et les autres pays, si ce n'est l'exportation de nos marchandises. Assurément, il doit savoir que la Roumanie doit aussi d'énormes montants à la Grande-Bretagne. Si nous envoyons des marchandises en Roumanie, prêtant nous-mêmes aux Roumains les fonds nécessaires à l'achat de ces marchandises, nous entamons la liquidation de nos dettes envers la Grande-Bretagne. L'honorable député qui possède un esprit très éclairé doit savoir que, règle générale, les marchandises ne sont pas exactement payées comptant au pays qui les vend. Nous recevons des marchandises de l'Espagne, du Portugal, de la France ou de la Grande-Bretagne; nous expédions aussi des marchandises en ces pays; et il en résulte finalement un règlement par l'opération du change. Il s'oppose fortement à ce que ce Gouvernement avance des crédits à la Roumanie pour lui permettre l'achat de marchandises de fabrication canadienne. S'il est sincère il doit s'opposer aussi fortement à ce que le Gouvernement avance des crédits à la Grande-Bretagne ou à tout autre pays. . .

M. CAHILL: Pas la Grande-Bretagne.

M. STEVENS: . . .pour l'achat d'autres catégories de marchandises. Je comprends, naturellement, que l'honorable député va dire, pour plaire à ses électeurs de la campagne, qu'il ne s'oppose pas à ce que nous fournissions les fonds pour l'exportation des produits agricoles, mais qu'il oppose à toute avance pour encourager l'exportation de produits manufacturés. C'est à force d'attaquer, sans cesse, les manufacturiers ou les autres industriels qu'on a introduit la discorde régionale dans ce pays. Le Canada devra sa prospérité non seulement à l'essor de l'industrie agricole —à laquelle je suis intéressé et que je tiens à voir prospère—mais aussi au développement de nos manufactures et de nos grandes industries commerciales. Nous n'avons pas seulement des ressources agricoles; nous avons, par ailleurs, des ressources énormes—les minéraux, le bois, le pétrole, le poisson et d'autres sans nombre; et nous ne pourrons décharger la dette future du Canada qu'en développant nos ressources et encourageant nos manufacturiers. Un établissement ordinaire ne peut pas expédier des marchandises au centre de l'Europe dans l'attente d'en obtenir le paiement par l'opération ordinaire des banques. Cela est clairement impossible, et c'est une impossibilité qui dure depuis des mois et des années; mais grâce aux bons offices du gouvernement britannique, par l'intermédiaire de notre propre Gouvernement et de nos procédés ministériels, nous sommes en mesure d'établir un crédit pour ce pays, qui nous permet d'exporter nos marchandises et d'en assurer le paiement à nos manufacturiers. Il ne s'agit pas de prime. Mon honorable collègue est déloyal et pèche gravement lorsqu'il insinue que

nous accordons une prime aux manufacturiers; nous ne faisons qu'établir un crédit qui maintient notre commerce.

Il est un principe dont les honorables députés doivent se pénétrer l'esprit, sans plus de retard, et le voici: Si nous voulons, au cours des années futures, faire face à l'énorme fardeau dont le Canada s'est chargé, nous devrons le faire au moyen de notre commerce à l'étranger, par l'exportation non seulement de nos produits agricoles, mais encore de toutes les catégories de marchandises provenant de nos ressources naturelles. Si nous n'acceptons pas cela comme principe élémentaire de notre politique en matière d'économie et si nous ne nous efforçons pas, de toutes manières, à développer nos ressources, je tremble devant ce que l'avenir réserve à notre pays. Je rends témoignage au grand mérite qu'ont le premier ministre intérimaire et ses collègues lorsqu'ils attaquent ce problème d'une manière si courageuse et tentent d'établir un procédé de change, un crédit pour ces pays de l'étranger—je veux parler particulièrement des énormes crédits que le ministre des Finances, dans le cours des quatre ou cinq dernières années, a avancés à la Grande-Bretagne et à nos alliés d'outre-mer; je dis, en outre, que plus le Gouvernement arrangera de ces crédits mieux ce sera pour le pays, et plus tôt nous aurons la certitude d'être en mesure de liquider notre dette publique et nous débarrasser de quelques-unes des charges qui pèsent si lourdement sur nos épaules.

L'hon. M. LEMIEUX: A mon avis, ce n'est pas dans les circonstances présentes qu'on devrait nous demander les sommes énormes que doit lever ce projet. Il me semble que nous adoptons au petit bonheur une partie du budget que le ministre des Finances, si je ne me trompe, doit nous présenter dans le courant de ce mois-ci.

Nous votons, avant le temps, et par bribes, les crédits que l'honorable ministre devrait nous présenter en bloc. N'était-ce qu'un petit montant je n'y verrais pas tant d'objections; je comprends, en effet, qu'à certaines heures, des besoins pressants exigent l'adoption immédiate de lois spéciales; mais voici que mon honorable ami nous demande de lever une somme qui ne doit pas dépasser 350 millions, et il s'étonne de ce que nous faisons quelque opposition—non obstruction—à son appétit vorace pour l'argent. A mon sens, le préambule du projet de loi n'expose pas clairement la situation.

Il me semble anormal que le jour même où le président du conseil communique à la Chambre les conditions de la paix, mon honorable ami fasse précéder son bill des mots suivants:

> Considérant, quoique l'armistice du onzième jour de novembre dernier et l'extension dudit armistice accordée par Sa Majesté et ses alliés aient suspendu les opérations réelles de la guerre entre Sa Majesté et l'empereur d'Allemagne, l'empereur d'Autriche, le roi de Hongrie, le sultan de Turquie et le roi des Bulgares, qu'il est nécessaire que des mesures doivent continuer à être prises pour la défense et la sûreté communes.

Mon honorable ami devra-t-il encore longtemps après l'événement qui se produit, aujourd'hui, s'adresser au Parlement et toujours sous le prétexte de gagner la guerre, demander qu'on lui vote à la hâte des montants si considérables? J'espère que non.

Dans l'article 2, mon honorable ami énumère les fins de cette législation. Parmi celles mentionnées je trouve, "(a) la défense et la sécurité du Canada". Je suis porté à croire que cette phraséologie ne révèle pas toute la vérité. Jamais on n'a pourvu aussi efficacement qu'aujourd'hui, à la défense et à la sécurité du Canada. Nous avons une armée permanente considérable et notre défense et notre sûreté ne nécessitent pas, il me semble, des frais considérables, puisque nous avons atteint l'année après laquelle tant de siècles ont soupiré, celle qui marque la paix permanente. L'honorable ministre des Finances ne spécifie pas les montants qu'on doit voter pour chacune des fins énumérées. il ne dit donc pas quel montant de ces 350 millions de dollars sera consacré à la défense et à la sûreté du Canada.

Au cours de cette grande guerre, le Canada s'est comporté d'une façon admirable. Il a équippé et envoyé outre-mer 500,000 hommes, une armée digne d'aucune grande nation. Mais c'était dans le but formel de gagner la guerre contre l'autocratie. Le cauchemar est maintenant dissipé; l'empereur allemand et ses alliés ont été complètement défaits.

Le peuple canadien a fait des sacrifices énormes pour maintenir l'honneur et la réputation de son pays. Mais, tout ardents qu'ils furent à remplir leur devoir sans faiblir et sans demander le pourquoi de la dépense énorme qu'il fallait encourir, ils ne sont pas d'humeur—et je parle ainsi, sans la moindre équivoque—à dépenser, dans l'avenir, un quart du montant qu'on a dépensé, annuellement durant les quatre années terribles que nous avons vécues.

Il s'élève de toutes les parties du pays un cri général demandant au Parlement de mettre fin aux dépenses somptuaires du département de la Milice et de la Défense, d'en réduire impitoyablement les frais encourus et d'en revenir à l'état normal.

J'espère qu'on ne tiendra pas mon affirmation pour anticanadienne ou hostile à l'état de préparation. J'exprime simplement l'avis du peuple à cet égard. Avant que nous ne votions le montant demandé par cette législature, sans égard pour le peuple et pour le Parlement, mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense devrait nous donner un aperçu de sa politique du temps de paix. Jusqu'à présent, la Chambre a voté avec libéralité et de grand cœur tous les crédits demandés pour les fins de la guerre, mais nous avons atteint maintenant la période de paix, et dans cette occurence, le ministre de la Milice et de la Défense, dans l'intégrité et l'honnêteté d'intention de qui j'ai la plus entière confiance, devrait faire connaître au pays, le plus tôt possible, la politique qu'il entretient au sujet de l'organisation de la défense et de la sécurité du Canada, en temps normal.

Je souscris en partie au deuxième but du bill, "la conduite des opérations militaires et navales au Canada ou en dehors du Canada et la démobilisation des forces canadiennes". Je suis prêt à voter immédiatement toute somme dont on a besoin pour opérer le licenciement des troupes canadiennes. Mais sur ce point encore, je demande que le ministre de la Milice et le ministre du Service naval m'aident un peu. Lorsque j'ai parlé de la défense et de la sécurité du Canada, j'avais en vue notre organisation militaire de terre, nos forces militaires. Mais on parle ici d'opérations navales. Je ne veux pas rouvrir le débat naval, mais ne pourrais-je pas dire ici que le succès qui a couronné les opérations navales du Canada, au cours de cette guerre —et ces opérations réussirent, parce que nos côtes furent bien gardées—était dû entièrement à la politique sage prônée par le regretté chef du parti libéral?

Monsieur l'Orateur, que s'est-il produit, en 1911? Le gouvernement libéral avait fait adopter une loi ayant pour but la création d'une marine de guerre pour le Canada. Cette politique fut combattue sous plusieurs rapports. On la combattait, dans ma province, sous le prétexte que la défense du Canada par des navires de guerre canadiens montés et dirigés par des officiers et des matelots canadiens n'était ni plus ni moins qu'un suicide. D'après ce que disaient les adversaires de cette politique, le Canada entrait dans le tourbillon du militarisme européen. Cette campagne eut un certain effet, dans la province d'où je viens. Dans l'Ontario, la politique d'une marine canadienne fut combattue, parce que, ma foi, elle était trop canadienne et qu'elle n'était pas assez britannique. Je ne m'attarderai pas, en ce moment, à réfuter ces deux prétentions, mais je dirai ceci: Le gouvernement qui a précédé celui-ci était arrivé à la direction des affaires du pays avec l'entente solennelle de saisir la première occasion favorable pour faire disparaître du coup de nos lois la tache que la politique navale du parti libéral y avait mise, supposait-on.

Mais on n'a rien fait de la sorte. En 1914, quand la guerre a été déclarée, le Gouvernement de l'époque a été trop heureux de se servir des navires "de fer-blanc" tant décriés du gouvernement Laurier. Le Canada doit la protection de ses côtes, de celle de l'Atlantique au moins, en grande partie au "Niobé" et au "Rainbow", dont on s'était tant moqué. Par la suite, le département Naval, qui avait été organisé d'après cette politique, a été augmenté et développé suivant les dispositions de la loi du service naval. Je suis fier, après tant d'années,—huit ans se sont écoulés depuis la campagne de 1911,—de proclamer qu'après tout, sir Wilfrid Laurier avait raison, quand il exposait cette politique, qui, nous ne devons pas l'oublier, a été approuvée par la conférence impériale de 1911 et acceptée par l'Amirauté anglaise.

M. BURNHAM: L'honorable député s'opposerait-il à prêter le "Rainbow" et le "Niobé" à la flotte anglaise?

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a un proverbe que mon honorable ami pourra traduire pour lui-même et qui dit: "A sotte question, point de réponse". Nous n'aurons pas à prêter le "Rainbow" ni le "Niobé" à l'Amirauté anglaise, qui s'est enrichie depuis la honteuse reddition de la marine allemande. Mais je n'aurais pas honte de prêter à l'amirauté anglaise, en cas d'urgence, les marins et officiers canadiens qui ont défendu nos côtes. Le drapeau serait entre bonnes mains. Je n'ai pas besoin de dire, monsieur l'Orateur, que je suis tout prêt à approuver une dépense raisonnable pour donner un caractère permanent à la politique navale de Laurier, que certains députés, que je vois aujourd'hui en face de moi, ont combattue avec tant de vigueur en 1911, mais qui, après tout, a été adoptée et restera la politique navale définitive du

Canada. Mais nous avons le droit de savoir de notre grand amiral canadien, le ministre du service Naval, (M. Ballantyne) quelle est sa politique en temps de paix, de même que nous devrions savoir celle du ministre de la Milice et de la Défense (major général Mewburn), deux bons libéraux, soit dit en passant, perdus de l'autre côté...

Major général MEWBURN: Perdus, mais pas oubliés.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce trop demander du ministre des Finances (sir Thomas White)? Est-ce que je fais de l'obstruction en posant cette question? Je ne le crois pas. Il nous demande, en anticipation au budget, de voter 350 millions. N'avons-nous pas le droit de savoir quelle sera la politique navale et militaire au Canada au temps normal?

L'article (c) dit:

Objets: Le développement du commerce et de l'industrie et des facilités de transport qui s'y rattachent.

J'approuve les remarques que vient de faire l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Cette aventure roumaine ne m'enthousiasme pas, surtout quand je m'aperçois que les valeurs roumaines sont vendues de l'un à l'autre en passant par les mains de sir Clifford Sifton, qui, soit dit en passant, a ouvert des bureaux dans l'édifice loué par la mission canadienne du commerce à Londres. Il me semble que le Gouvernement aurait dû empêcher une telle profanation des valeurs de la Roumanie. Si, en nous demandant de voter de l'argent pour développer le commerce et l'industrie et les facilités de transport qui s'y rattachent, l'honorable ministre est sincère et sérieux, comme il devrait l'être, je suis d'accord avec lui; d'autre part je répète que s'il y a un ministre qui devrait être présent ici, alors que nous nous préparons pour cette époque de paix, ce devrait être le ministre du Commerce (sir George Foster). Depuis quelques années, nous regrettons amèrement l'absence de sir George Foster dont je reconnais le talent et dont j'admire la superbe éloquence. Il a bien servi le Canada, c'est un des Nestors du Parlement; mais je ne fais que répéter ce que je lis tous les jours dans les journaux unionistes, en disant que, comme ministre du Commerce, il n'a pas du tout réussi. Il n'a pas pris son poste à cœur et le département du Commerce a malheureusement manqué d'énergie, de talent et de perspicacité pour développer le commerce du Canada. On appelle souvent les Canadiens "les lionceaux". Je suppose que cela veut dire que nous sommes de vrais fils de John Bull, qui est le premier commerçant du monde et qui, depuis des siècles, vogue et commerce sur les sept mers du globe. Sans parler des empêchements qu'offre la barrière du tarif douanier à notre expansion commerciale, nous n'avons rien fait pour imiter même de loin ce qu'ont fait John Bull et l'Oncle Sam. Bien avant la signature de l'armistice—je me base sur le "London Economist" et plusieurs revues financières d'Angleterre et des Etats-Unis—ces deux pays avaient des agents commerciaux dans toutes les parties du monde.

Tout député de l'Ouest nous dira que dans l'extrême Ouest canadien, des représentants des maisons américaines ont commencé avec nos cultivateurs canadiens longtemps avant nos industriels canadiens. J'ai lu cela dans les journaux et je le tiens des honorables députés qui représentent les comtés de l'Ouest. Donc, tout ce qui tend à promouvoir notre commerce et notre industrie, je l'accorderai volontiers à mon honorable ami, mais que va-t-il faire? A-t-il donné quelque explication au comité? Veut-il établir des agences et dans quelles parties du monde? Entend-il créer de nouvelles routes commerciales? Il ne le dit point. Que sera notre nouveau tarif?

En ce moment nous construisons une flotte de vapeurs. Il y a quelques mois, j'assistais au lancement du "Canadian Voyageur" à Montréal, dans mon propre comté, à Vickers et j'ai alors entendu les discours prononcés par le ministre de la Marine et des Pêcheries et quelques autres citoyens éminents de Montréal, et j'ai lu dans les journaux que le Gouvernement avait un vaste programme de constructions navales. Or, j'ai été frappé de stupéfaction et d'horreur en constatant que les navires que nous avions construits dans nos chantiers de construction maritime avec des matériaux canadiens sont utilisés non pas pour faciliter les transports entre les ports canadiens et les ports étrangers, mais par les rusés Yankees entre leurs ports et d'autres ports étrangers. Voici l'entrefilet qui m'est tombé sous les yeux, l'autre jour:

Barbade—Vapeur "Canadian Voyageur"—Farr, J.—3,000 sacs de sucre.

C'est le consignataire:

St. Lawrence Sugar Refining Co.—11,500 sacs de sucre.

Armstray, L. W. et P.—8,000 sacs de sucre.

Ces transports se sont effectués de la Barbade à New-York. Il est étrange que nos vaisseaux ne trouvent pas de fret pour nos ports canadiens—Québec, Montréal, Halifax, Saint-Jean, les Trois-Rivières ou même

Toronto, pour l'exportation des produits canadiens. Avons-nous donc construit ces vapeurs pour les envoyer aux ports des Etats-Unis afin d'y prendre des cargaisons à destination des ports étrangers?

L'hon. M. MACLEAN: Ce chargement de sucre est venu de Cuba, je crois, et était consigné à la raffinerie de sucre St. Lawrence. A l'époque où se fit cette expédition, le "Canadian Voyageur" ne pouvait pas remonter le Saint-Laurent, paraît-il, à cause de la présence des glaces.

L'hon. M. LEMIEUX: Et que dites-vous d'Halifax, de Saint-Jean et de Gaspé?

L'hon. M. MACLEAN: Les tarifs de chemins de fer auraient été défavorables à ces ports.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre doit l'avouer en toute humilité, les intérêts d'Halifax ont été desservis.

L'hon. M. MACLEAN: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: Si mon honorable ami eût été ministre du Commerce et de l'Industrie, au lieu de cumuler tant de portefeuilles dans le cabinet actuel, il aurait veillé à ce que le "Canadian Voyageur" voyageât d'un port canadien à un port étranger. Je le répète, monsieur le président, et je parle sérieusement, nous n'avons presque rien fait . Je le sais, notre commerce d'exportation, durant la guerre, a pris un merveilleux essor, et cela tient à nos industries de guerre, et leur exploitation est finie. Aujourd'hui il faut revenir au commerce et aux activités sur le pied de paix, toute une armée d'agents commerciaux d'Angleterre et des Etats-Unis parcouraient nombre de pays afin de capturer tout le commerce possible. M. Hoover lui-même, paraît-il, encore qu'il eût mission d'alimenter les empires du centre, a capturé le premier prix pour les Etats-Unis, ayant obtenu d'énormes commandes pour les maisons américaines. Mais le Canada n'a rien fait.

M. BURNHAM: Comment M. Hoover l'a-t-il fait? En avançant de l'argent aux pays étrangers?

L'hon. M. LEMIEUX: Je demande au ministre des Finances d'obtenir une bonne sinécure pour le titulaire actuel du ministère du Commerce—je veux ce qu'il y a de mieux pour sir George Foster, car il le mérite—ou bien qu'on lui confie un autre ministère en lui donnant comme successeur un homme plein d'activité, afin que le Canada puisse obtenir une part du commerce mondial, dans les temps de paix qui approchent.

Je le répète, cette loi est un budget déguisé. Relativement à son troisième objectif "promouvoir le commerce et l'industrie et faciliter les transports," le ministre des Finances est tenu de donner au pays un aperçu de la politique fiscale du Gouvernement. Croit-il qu'il soit possible de promouvoir le commerce et l'industrie, si on laisse ignorer au public les modifications qu'on veut apporter à la loi fiscale? Non assurément. Mon honorable ami doit connaître l'opinion de ses partisans.

Pour me servir d'une expression un peu vulgaire, mais qui s'emploie dans le langage courant, je suppose qu'il est entre le feu et la poèle à frire;—entre les ardents protectionnistes d'un côté et les libre-échangistes de son parti de l'autre—et il marque simplement le pas, attendant le retour du premier ministre ou quelque inspiration céleste. Je crains, toutefois, que cette inspiration ne vienne du côté opposé.

Le quatrième but est pour: "la mise à exécution de toutes mesures jugées nécessaires ou judicieuses par le Gouverneur en conseil, par suite de la guerre". M. le Président, ce but m'effraie. Je ne suis pas timide; j'ai encore du courage au cœur, mais je dois avouer que je redoute réellement ce quatrième but. Quelles sont ces mesures qui sont jugées nécessaires? Quelles sont ces vagues mesures que l'on considère judicieuses? Ne devrait-on pas les faire connaître au Parlement et ne pas les laisser à la bonne volonté du Gouverneur en conseil? On a déjà trop abusé de la méthode de gouverner par décrets du conseil et je redoute vraiment ce qui pourra se produire quand on accordera à mon honorable ami les pouvoirs qu'il désire obtenir avec ce quatrième objet.

Le cinquième objet a en vue "Les paiements effectués ou les dépenses faites durant l'exercice clos le trente-et-unième jour de mars, mil neuf cent dix-neuf, pour les objets mentionnés dans la loi des crédits de guerre 1918 et excédant le montant autorisé par la dite loi." Il est vrai que mon honorable ami a donné l'autre jour à la Chambre, des colonnes et des colonnes de chiffres s'élevant à des millions—même à des centaines de millions de dollars. Nous devons faire face à la situation; les millions sont là. Comme l'a dit un jour, M. Thiers, le libérateur du territoire français, faisant allusion dans la Chambre des députés de France, à la dépense inévitable de plusieurs millions: "Saluez, Messieurs, vous ne les reverrez plus."

Après avoir vu, l'autre jour, la longue liste de millions soumise par le ministre,

je suis tenté de répéter avec Thiers, "Saluez, messieurs, vous ne reverrez plus ces millions." Pour parler sérieusement, j'estime que le ministre devrait mettre la Chambre un peu plus dans sa confidence. Je ne lui demande certainement pas de nous dévoiler les secrets intimes de son âme, je ne lui demande pas de s'épancher dans le sein de la Chambre parce que ce serait une terrible confession et je crains qu'il n'y ait pas d'absolution pour les nombreux crimes dont il s'est rendu coupable. Mais, du moins, il devrait faire aux contribuables du Canada, la gracieuseté de leur dire pourquoi on demande cette énorme somme d'argent et à quels besoins spéciaux on va l'appliquer. Je crains que mon honorable ami ne m'accuse d'obstruction ; je ne dirai plus rien, mais je lui demande encore d'être un peu plus clair sur les numéros 3 et 4 et je demanderai aussi à mon honorable ami le ministre de la Milice et au ministre du Service naval de nous donner, dans l'intérêt du pays, un aperçu de leurs programmes respectifs.

Major général MEWBURN: J'ai écouté avec un véritable intérêt les paroles éloquentes de l'honorable député, mais il m'est impossible de comprendre plusieurs des déclarations qu'il a faites. S'il veut se reporter au hansard du 29 avril, le jour où j'ai présenté les crédits principaux du département de la Milice, au comité, il verra qu'il m'a adressé beaucoup de compliments à cette occasion quand j'ai essayé de donner un bref résumé de la politique future adoptée pour la milice du Canada. Le bill qui est actuellement soumis à l'examen du comité ne contient pas un seul chapitre pour le maintien des forces militaires du Canada après la démobilisation. Mon honorable ami constatera qu'à la page 1404 du hansard non revisé, du 10 avril, le premier ministre intérimaire a donné les détails complets des dépenses, particulièrement des forces de la milice du Canada dans les rapports qu'elles ont avec ce bill. Je suis sûr que l'honorable député est aussi désireux que jamais, d'aider par tous les moyens possibles au soutien de la guerre en payant nos soldats outre-mer. Je ne crois pas un instant qu'il ait l'intention d'abandonner ces soldats et de ne pas prendre en considération la démobilisation complète des troupes. Chaque dollar de cette dépense est simplement destiné à payer les allocations des soldats qui sont aujourd'hui en service actif, paiements pour le service de guerre; solde différée, qui s'élève à environ $36,000,000; c'est de l'argent qui appartient aux troupes, que le Gouvernement a eu la sagesse de retenir et qu'on leur verse avec l'intérêt en les licenciant; les délégations de solde qui s'élèvent à environ $11,000,000; allocations d'absence aux parents des soldats et quelques autres chapitres comprenant le transport et la nourriture des troupes jusqu'à la complète démobilisation. Par conséquent, aucune somme d'argent prévue dans le bill n'est destiné au maintien des troupes après la démobilisation complète, que je suis aussi désireux que personne de voir se réaliser le plus tôt possible.

Quant à la politique qui sera suivie à l'avenir dans la milice, je regrette que mon collègue, l'amiral de la flotte (M. Ballantyne) ne soit pas ici pour parler du service naval, mais j'ai donné l'autre soir des explications sur la politique future des forces militaires et j'ai dit qu'après une étude sérieuse, nous avions nommé un comité mixte de l'administration pour aviser aux voies et moyens de la réorganisation.

Le président du comité est le général Otter, qui a acquis une grande expérience des affaires de la milice. Nous avons l'intention de lui adjoindre un officier qui s'est distingué au front dans l'armée régulière, un autre officier de la milice active et un quatrième officier n'ayant jamais eu rien à faire avec la milice avant la guerre. Les membres du comité visiteront les divers districts militaires pour étudier les voies et moyens à prendre et probablement qu'à une autre session, ils seront en mesure de déposer un plan tendant à réorganiser notre milice. Le devoir du comité en question, c'est d'étudier et de faire rapport sur les meilleures moyens à adopter afin de préserver les traditions et l'identité des diverses unités de l'armée expéditionnaire canadienne, qui ont servi avec distinction en France, et d'incorporer ces bataillons dans les rangs de la milice canadienne sans augmenter l'effectif, sans nuire au système d'organisation par division existant à l'heure qu'il est et tout en tenant suffisamment compte des services que la milice a rendus au pays en tout temps, soit avant soit pendant la guerre.

Voilà en substance quels sont les devoirs qui incombent au comité.

A l'heure qu'il est, le plan visé consiste à s'efforcer de reformer les bataillons de milice autant que faire se peut. Avant la guerre, la milice permanente comprenait un effectif de 3,000 hommes et nous l'avons maintenu pendant toute la durée de la guerre afin de fournir des renforts à nos troupes d'outre-mer. Les soldats rapatriés ont droit à leur congé définitif ou à une

pension. A titre de mesure provisoire, nous avons l'intention de porter l'effectif de la milice permanente à 5,000 hommes, qui serait répartis dans tout le Canada. Ces milices constitueront pour ainsi dire toutes les forces canadiennes et nous les maintiendrons pour qu'elles puissent venir en aide au pouvoir civil, si jamais les circonstances l'exigeaient.

Le département n'a pas l'intention d'envoyer aux camps d'instruction les bataillons de milice qui sont passablement désorganisés. Peut-être que nous jugerons à propos d'exercer une partie de la milice l'automne prochain, mais il n'y a rien de décidé à ce sujet; pour moi, il serait prématuré d'élaborer un programme militaire à cette heure.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami doit avoir dans l'idée de diminuer considérablement les dépenses du département de la Milice sur le pied de paix. Est-il en mesure de donner une estimation approximative des crédits qu'il faudra mettre à la disposition du département, à l'avenir? A combien s'élèvera le chiffre des crédits nécessaires au maintien du département de la Milice, à l'avenir?

Major général MEWBURN: Il faudra débourser approximativement entre quatre et sept millions de dollars par année.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voulais savoir quels sont les plans du ministre pour l'avenir, lorsque le département reviendra au pied de paix. C'est un soulagement d'apprendre qu'il se propose de ramener les dépenses à 4 millions; cependant, il sera nécessaire de supprimer bien des colifichets.

Major général MEWBURN: A l'heure qu'il est, le problème de la démobilisation, —je parle non seulement du rapatriement des soldats, mais du déménagement de toutes les archives, documents et ainsi de suite—constitue une tâche énorme.

Pour ne citer qu'un exemple, le département a reçu d'outre-mer au cours des dernières semaines quelque 70,000 feuilles de grand livre, c'est-à-dire les états de compte des différents bataillons ramenés au pays et dont les soldats sont démobilisés.

La tâche de vérifier et de régler le compte de chaque soldat est énorme. De plus, on transporte peu à peu d'outre-mer 500 tonnes de dossiers qui relèvent du département de la Milice ici. Ces dossiers comprennent toutes les archives et documents qui ont été déménagés du quartier général en France, en Angleterre ainsi que les archives et documents des différents bureaux établis dans les Iles Britanniques. Il faut un nombreux personnel et une somme de travail énorme pour compléter et mettre à point tous ces documents.

De plus, chaque soldat ayant servi dans l'armée expéditionnaire possède un dossier, ce qui représente un total de 600,000 dossiers. Ces documents, qui renferment l'histoire médicale de chaque homme, doivent être conservés avec soin, afin de protéger le pays relativement aux réclamations de pensions à l'avenir. Le service des pensions a besoin de ces dossiers de même que le département du rétablissement civil des soldats—au moment où les soldats sont libérés du service, car le département de la Milice n'a rien à y voir—et la commission de l'établissement des soldats sur des terres.

Vient ensuite le vaste problème de l'hospitalisation de nos soldats. nous faisons traiter les soldats rapatriés—officiers, sous-officiers et soldats—dans les divers hôpitaux disséminés par tout le Canada. Nous estimons que ce problème sera résolu vers le mois de février prochain, mais ce ne sont que des prévisions.

Au mois de novembre 1918, les pertes du corps canadien furent d'environ 45,000 hommes. La grande difficulté que présentait le problème, c'était de prévoir quel serait le nombre des blessés ou invalides qui reviendraient au pays. Nous avons fait nos calculs aussi bien que possible, en nous basant sur les renseignements fournis par le service de santé, et nous avons prévu que vers le mois de mai, nous aurions encore environ 18,000 invalides à ramener d'outre-mer.

Je suis bien aise de pouvoir dire que nous avons été généreux dans nos calculs, que l'on évacue un peu plus vite que nous l'espérions les patients des hôpitaux militaires de la Grande-Bretagne et que ces malades passent à l'état de convalescence. Les derniers chiffres de France établissent, je crois, qu'il reste encore près de 1,700 malades à évacuer de ce pays. Le nombre total de malades en France et en Angleterre était, il y a une semaine, légèrement inférieur à 14,000; mais beaucoup de ceux-ci. . .

L'hon. M. LEMIEUX: Combien y en a-t-il au Canada?

Major général MEWBURN: Bien près de 14,000 dans les divers hôpitaux. On en fera sortir un très grand nombre, s'ils n'ont pas besoin d'être traîtés plus longtemps dans les hôpitaux militaires, et ils passeront en-

suite sous les soins du service du rétablissement civil des soldats pour l'enseignement professionnel, et ainsi de suite.

Pour ce qui est de la somme à prendre sur ce crédit, elle sera simplement du montant nécessaire pour compléter la solde et les allocations, comme aussi la retenue de solde et la gratification de guerre dues aux troupes qui sont encore en activité. Si rien ne dérange nos plans, nous calculons que nos troupes seront ramenées d'outre-mer en août prochain. Il restera peut-être encore le personnel de quelques hôpitaux et d'autres détails à régler, mais j'ai tout lieu de croire que vers la fin de cette année, ces personnels seront tous réduits à leur minimum le plus bas, et il ne restera plus outre-mer que les personnes indispensables à un dernier nettoyage. M'est avis que nous commencerons la nouvelle année avec un personnel bien peu nombreux, tant au quartier général que dans les districts militaires. C'est de quoi je suis à peu près convaincu. Si mon honorable ami voulait bien jeter les yeux sur les crédits de la page mentionnée, il y verrait qu'ils ne concernent aucunement le maintien de la milice, et ne sont pas destinés à un autre but que celui du nettoyage nécessaire à effectuer.

L'hon. M. LEMIEUX: L'expression que l'on emploie ici: "Défense et sûreté du Canada", ne se rapporte donc qu'à la situation militaire?

Major général MEWBURN: Absolument.

M. MORPHY: Pendant que l'on discute ce sujet, j'en prendrai occasion pour signaler au ministre un aspect de la vie militaire relaté dans une lettre que j'ai reçue aujourd'hui du père d'un soldat. Parlant de son fils, l'auteur de cette lettre s'exprime dans les termes qui suivent:

> Il s'est enrôlé à London, (Ont.) en décembre 1915, est passé en Angleterre au mois de janvier 1916, puis au mois de juin de la même année, en France, où il a été toujours depuis en activité, pendant que sa femme et son enfant sont avec nous. Les autorités canadiennes de la 1ère division de London, (Ont.) ont pris sur elles d'enrôler ceux qui passaient à l'examen médical et elles leur ont conseillé de s'engager dans le corps impérial du service des transports mécaniques, vu que le corps expéditionnaire canadien n'avait plus alors besoin de recrues. Ils ont suivi ce conseil. Si mon fils s'était engagé dans le corps expéditionnaire canadien, il aurait eu droit, lors de sa libération, à 100 piastres par mois pendant 6 mois, c'est-à-dire en tout 600 piastres. Au lieu de cette somme, le corps expéditionnaire britannique ne lui accordera que 75 piastres tout comptés, soit une différence de 525 piastres.

Comme le texte du présent bill se rapporte simplement à la démobilisation de soldats canadiens, j'ai pensé que ce serait le moment de demander au ministre s'il a l'intention d'affecter une somme de 525 piastres, à prendre sur ce crédit, au paiement d'une gratification de guerre à ce jeune soldat canadien, qui est marié et a femme et enfant. Si le ministre n'entend rien faire dans ce sens, fera-t-il, au moins, si la chose est convenable, des représentations aux autorités britanniques en vue de les engager à agir équitablement envers ce jeune homme, que des agents du ministère à London paraissent avoir induit en erreur, selon qu'on m'en informe. Renseignements pris, je constate qu'il y a outre-mer plusieurs centaines de jeunes Canadiens partis pour le front à un titre quelconque, et que l'on a ou transférés, ou enrôlés directement au Canada, dans les forces impériales. Si le gouvernement britannique ne fait rien pour ces jeunes gens, j'aimerais à savoir du ministre s'il a l'intention d'intervenir et si ce fonds servira à cette fin. Si le ministre répond dans la négative, je lui dirais que j'aurais honte de vivre dans un pays où de telles iniquités se commettent à l'endroit de jeunes hommes qui se sont battus pour la défense du roi et de l'empire comme Canadiens dans l'armée impériale. Je saisis cette occasion pour demander au ministre s'il a pensé à la chose et si, dans le cas contraire, il y pensera. J'espère bien qu'il envisagera favorablement la demande que je lui fait en leur nom.

Major général MEWBURN: La question que soulève l'honorable député a certainement donné lieu à un long examen de notre part, surtout depuis quelque temps. La gratification de guerre n'est pas accordée à un homme comme celui dont parle mon honorable ami, mais je lui dirai bien que des propositions et des réclamations nous sont parvenues, il y a quelque temps, de plusieurs soldats au sujet de cette gratification. Quelques-uns sont des réservistes de l'armée impériale qui ont quitté le Canada au début de la guerre pour rejoindre les corps auxquels ils appartenaient.

On a prétendu que ces hommes devraient participer à cette gratification de guerre ou toucher la différence existant entre ce qu'ils ont reçu du gouvernement impérial et ce que leur accorde le Gouvernement canadien. Il y a aussi des pensionnaires résidant au Canada, qui sont retournés en Angleterre et se sont enrôlés de nouveaux—je veux parler de pensionnaires britanniques —en faveur de qui on a fait des demandes; des hommes enrôlés spécialement au Canada, dans le corps de service de l'armée

britannique et le corps royal du génie, ou enrôlés au Canada et aux Etats-Unis (des sujets britanniques), et des Canadiens enrôlés outre-mer, dans l'armée impériale.

Il y a une semaine qu'un comité est à étudier cette question. Ce n'est pas un comité de la Chambre, mais il se compose de plusieurs députés qui ont été saisis de ces questions et sont à rédiger un mémoire destiné au Gouvernement et qui comprendra des item comme ceux-ci. Le Gouvernement fera-t-il droit aux requêtes qui y seront contenues? C'est ce que je ne saurais dire. Mais il existe beaucoup de difficultés. Nombre de Canadiens se sont joints aux Impériaux et bien des gradués d'université sont allés en Angleterre et y ont été nommés officiers. Le gouvernement impérial accorde aux officiers des gratifications beaucoup plus fortes que celles accordées par le Gouvernement canadien, mais il accorde beaucoup moins aux simples soldats. En tout cas, nous sommes à étudier cette question avec le plus grand soin.

M. KEEFER: Les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui étaient des réservistes seront-ils compris? Je me trouvais sur le même train qu'eux lorsqu'ils sont partis pour l'Europe, et parmi eux se trouvait Michael O'Leary, qui fut plus tard décoré de la croix de Victoria. Ils étaient très désireux de revenir au Canada après la guerre. Ils espéraient être l'objet de quelque faveur de la part du pays, à leur retour.

Major général MEWBURN: Je crois que cet homme-là fait partie de l'armée expéditionnaire du Canada.

M. KEEFER: Non pas.

Major général MEWBURN: Ils sont compris sous la même rubrique.

M. DUFF: Je suis heureux d'entendre dire au ministre ce qu'il se propose de faire au sujet de la Milice. Il est intéressant d'apprendre qu'il a déjà institué un comité de soldats éminents qui, au cours des douze mois prochains, vont visiter les différents districts militaires et recueillir des renseignements leur permettant de soumettre à la Chambre, à sa prochaine session, une proposition définitive. Je comprends que ces trois commissaires appartiennent à la Milice. Sans avoir d'objection à leur nomination, je suggérerais à l'honorable ministre d'ajouter à ce comité au moins un représentant du commerce. Il me semble qu'il ne faudrait pas confier cette mission qu'à des hommes qui ont servi dans l'armée ou qui sont fonctionnaires du ministère de la Milice.

[Major général Mewburn.]

Je vois, d'après l'article 2 de ce bill, qu'une partie des 350 millions qu'il s'agit d'emprunter sera consacrée à la défense et à la sécurité du Canada, ainsi qu'à la conduite des opérations navales ou militaires à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, et à la démobilisation des troupes canadiennes. Inutile d'insister sur le premier point, paragraphe "a", car le ministre de la Milice m'a convaincu, lors de la discussion de son budget, qu'il ne voulait consacrer à la défense et à la sécurité du Canada que ce qu'il faudrait nécessairement pour maintenir le personnel de l'état-major et les autres organisations militaires qui existaient avant la guerre dans les différentes parties du pays.

Je veux bien que l'on consacre de cet argent à la démobilisation des troupes canadiennes; nous devons travailler de toutes nos forces à faire revenir nos soldats de France et d'Angleterre ausitôt que possible, afin de les libérer et de les rendre à la vie civile. Cependant, je ne vois pas que l'on doive employer ces deniers pour la conduite des opérations navales ou militaires à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada; à l'exception de ce que le ministre nous a signalé, il n'est pas nécessaire de consacrer d'argent aux opérations militaires en 1919, nous devrions plutôt prendre tous les moyens de réduire nos dépenses au plus bas chiffre possible.

Voyons ce que nous avons dépensé à titre d'opérations militaires depuis quatre ans: En 1914-1915, la première année de la guerre, $53,176,613.55; en 1915-1916, $160,433,416.42; en 1916-1917, $298,291,030.66; en 1917-1918, $316,669,871.95; et en 1918-1919, jusqu'au 31 mars, $289,229,119.38, c'est-à-dire un total de $1,117,791,051.96, pour équiper et envoyer nos soldats outre-mer et les y entretenir. En outre, les hôpitaux militaires nous ont coûté environ 12,800,000 piastres. En y ajoutant nos autres dépenses relatives à la guerre, nous avons dépensé, jusqu'au 31 mars de cette année, un total de $1,225,114,112.36.

Le gaspillage de cet argent a fait l'objet de beaucoup de reproches; cependant, en ce qui concerne le ministère de la Milice, bien qu'une somme énorme ait été dépensée et que, parfois, l'argent n'ait pas été employé aussi sagement que nous l'aurions voulu, il a conscience d'avoir envoyé outremer, au moins, 500,000 hommes combattre pour l'empire. Aujourd'hui, le Canada se rend compte que la bravoure manifestée par nos soldats sur les champs de bataille des Flandres et de la Belgique justifie entièrement la conduite du ministre de la

Milice. Par conséquent, je le répète, bien qu'on puisse critiquer la manière dont une partie de cette grosse somme a été employée, les Canadiens en tous lieux comprennent que cette dépense a été compensée.

Que dire du ministère du Service naval? Mon bon ami de Maisonneuve (M. Lemieux) pense que la défense navale du pays est bien meilleure qu'elle l'est. C'est peut-être que la distance embellit les objets et que mon honorable ami, qui habite Ottawa, ne connaît guère nos moyens de défense navale sur la côte de l'Atlantique ou le littoral du Pacifique. Depuis 1914, le ministère du Service naval a dépensé l'énorme somme de $30,982,683.22 pour ce qu'on appelle "rigoureusement des frais de guerre"; de plus, des millions de dollars ont été consacrés à l'entretien des arsenaux maritimes d Halifax et d'Esquimault et à la rémunération des fonctionnaires d'Ottawa, d'Halifax et autres lieux. Parlant en ce moment de ce qu'on appelle "rigoureusement des frais de guerre", il a été dépensé $3,096,125.35, en 1914-15; $3,274,019.94, en 1915-16; $3,806,329.19, en 1916-17; $9,666,-229.14, en 1917-18, et $11,139,979.60, en 1918-19 jusqu au 31 mars, montants qui, je le répète, forment un grand total de $30,982,-653.22.

Monsieur le président, je prouverai que ces $31,000,000 ont tous été gaspillés, pour ainsi dire; qu'ils n'ont pas été employés pour le bien des contribuables canadiens; que cette dépense était complètement inutile et qu'elle n'a, à aucun égard ni d'aucune manière, contribué à la défense du Canada ou à la protection des biens de ses habitants.

Avant d'entreprendre de montrer au comité ce qui s'est passé pendant la guerre, je crois bon de retracer brièvement l'historique des affaires navales du pays. Dans ce résumé succinct, je n'ai pas le dessein de traiter le sujet du point de vue politique.

En 1909, sir George Foster soumettait à la Chambre des communes un projet de résolution dont la substance était que le Canada devait entreprendre de construire une flotte canadienne pour la défense de ses côtes. Ce projet de résolution, légèrement retouché par sir Wilfrid Laurier, était adopté par la Chambre entière, dont les membres étaient unanimement d'avis que c'était la ligne de conduite qu'il convenait de suivre.

En 1911, le ministère demandait des soumissions pour la construction de croiseurs comme le "Bristol", et lors de sa chute, cette année-là, il avait reçu des offres d'une maison canadienne qui consentait à construire ces vaisseaux. Le nouveau ministère ne se prévalut pas de ces offres, et l'affaire demeura en plan un an ou deux, jusqu'à ce que sir Robert Borden déposât un projet de résolution tendant au paiement de $35,000,000 à la Grande-Bretagne pour l'achat de trois dreadnoughts, et dans un de ses discours en Chambre, il abandonna le projet d'une flotte canadienne.

Entre autres arguments, sir Robert Borden soutenait qu'il faudrait cinquante ans aux artisans canadiens pour construire ces vaisseaux et que nous ne pouvions pas fournir les riveurs. La prétention que nous ne pouvions ni construire ces vaisseaux, ni fournir les riveurs est réfutée, vu que, depuis dix ans, les artisans canadiens ont construit des navires d'acier dans les différents chantiers de construction navale du Canada. La plupart des ouvrages exécutés en ces dernières années par des artisans canadiens ne sont pas inférieurs à d'autres et subiraient l'inspection des Lloyds ou du bureau américain de la navigation.

D'un autre côté, l'on se souviendra que M. Winston Churchill nous a appris qu'il n'y avait pas, au Canada, de terrain propre à la construction de ces vaisseaux, déclaration dont tous se sont alors moqués, sauf ceux qui tenaient à blâmer le projet d'une flotte canadienne.

Le Sénat canadien refusa d'appuyer la décision de la Chambre des communes. Par conséquent, la somme de $25,000,000 ne parvint jamais en Angleterre et le projet d'une flotte canadienne ou d'une contribution à la marine anglaise mourut de sa belle mort.

En ce temps-là, il est vrai, nous avions à Halifax, le "Niobe", et à Esquimault, le "Rainbow", deux croiseurs dont le ministère libéral avait fait l'acquisition. Jusqu'en 1911, l'équipage de ces vaisseaux avait été maintenu au complet et avait servi à des fins d'entraînement pour que de jeunes Canadiens pussent suivre des cours d'enseignement naval. Peu après la remise du portefeuille des affaires navales à l'honorable M. Hazen, l'équipage fut licencié, les cadets furent renvoyés chez eux et quelques hommes seulement furent retenus à bord comme gardiens.

Il vaut mieux—ou peut-être est-il regrettable— que l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas ici ce soir pour répondre aux reproches que j'ai à lui adresser. Je dois dire, en effet, que mes remarques ne visent pas le ministre actuel (M. Ballantyne), puisque les choses étaient dans un tel état, lors de son arrivée au mi-

nistère, qu'il lui était impossible d'y remédier. Il est heureux pour son prédécesseur qu'il occupe aujourd'hui une position de tout repos au Nouveau-Brunswick. Notre marine reçut un rude coup le jour où le ministre de la Marine se révéla l'adversaire d'une politique navale canadienne. Lorsque la guerre éclata, il se trouva naturellement que le "Niobe" n'était pas en état de protéger la côte de la Nouvelle-Ecosse. Dès que les hostilités furent déclarées, Halifax reçut l'ordre, à vrai dire, de mettre le "Niobe" en état de navigation, et une partie de l'équipage fut envoyée d'Esquimalt pour en prendre charge; mais, on découvrit que les chaudières étaient dans un tel état qu'il faudrait des mois avant que le navire puisse prendre la mer. Je n'hésite pas à affirmer que si le "Niobe" eût été en bon état de navigation le matin que la guerre fut déclarée, il aurait pu capturer des vaisseaux qui eussent payé toutes nos dépenses de guerre la première année.

Les Canadiens se sont sûrement sentis humiliés à Halifax en voyant ce navire ancré au port, et couché sur sa carcasse pendant des semaines, alors que le "Willehad" de la ligne Hambourg-Allemagne, portant une cargaison évaluée à des millions de dollars, descendait le golfe Saint-Laurent et suivait la côte de la Nouvelle-Ecosse pour se réfugier à Portland. Pendant ce temps, le "Niobe" avait une chaîne à bâbord et à tribord, et deux chaînes au gaillard d'arrière, pour qu'il ne prît pas la mer. Les Canadiens de la Nouvelle-Ecosse ont été non moins humiliés d'apprendre que le "Princess Cecelia" de la North-German Lloyd avait quitté Boston un ou deux jours après l'ouverture des hostilité avec la cargaison la plus riche qui eût jamais été expédiée de ce port, et avec un million de dollars en or dans son coffre-fort, et cela sans que le "Niobe" ou aucun autre croiseur canadien eussent entrepris d'en effectuer la capture, quand des pêcheurs au large du cap Sable rapportaient l'avoir vu longeant la côte de la Nouvelle-Ecosse et tournant lentement sa proue vers Portland, Maine.

Le Gouvernement se rendit enfin compte qu'il lui fallait agir. Il comprit que le gouvernement britannique avait besoin de tous ses cuirassés, croiseurs et cannonnières pour se protéger dans la mer du Nord et assurer la liberté du commerce maritime, et que la Grande-Bretagne ne pouvait lui vendre de ses navires non plus que lui en fournir. Il lui fallut chercher quelque autre moyen de protéger ses ports de l'Atlantique et du Pacifique, et il employa son argent à acheter un nombre de petits bâtiments d'utilité nulle pour la défense des côtes. Tous les chantiers de construction du pays reçurent l'ordre de construire et de livrer en toute hâte des garde-côtes et des chalutiers. Des officiers anglais en retraite furent invités à venir organiser notre service naval. On entreprit de recruter des élèves, et des capitaines et quartiers-maîtres furent empruntés à la marine marchande pour passer des mois à Halifax à toucher leur solde et à ne rien faire—pour la bonne raison qu'il n'y avait rien à faire. C'est une triste histoire, qui doit faire rougir de honte tous les Canadiens.

Pendant ce temps, on assemblait à Halifax une collection bigarrée de vieux remorqueurs, de yachts de plaisance, de garde-côtes, de chalutiers hors d'usage et de bâtiments récemment construits. Quelques-uns de ces bâtiments servirent à faire la patrouille à l'entrée du port de Halifax, et ne firent guère autre chose que de causer des ennuis aux affréteurs. Quand le port de Halifax fut rempli de ces bâtiments, on établit une base à Sydney, et la fin de la guerre trouva environ soixante-quinze de ces bâtiments à l'ancre dans le port de Sydney. Je ne crains pas de dire que l'argent qui s'est dépensé pour l'entretien de ces bâtiments à Sydney l'a été en pure perte, et qu'il n'en est résulté aucun avantage. Vu leur état, ces bâtiments demandaient continuellement à subir des réparations, et la plupart d'entre eux ne pouvaient pas prendre la mer ou aller plus loin que le cap. Il convient d'avouer qu'on trouva un moyen de les employer. Quelques-uns de ces yachts de patrouille furent envoyés à Low-Point pour y arrêter tous les bateaux de pêche et schooners canadiens qui voulaient entrer dans le port de Sydney, retardant ainsi leur allée et venue.

L'un de ces bâtiments, dénommé le "T. R. 30", reçut, un beau matin, l'ordre de prendre la mer. Mais, le pont était dans un tel état que sept membres de l'équipage refusèrent de s'embarquer à moins qu'il ne fût calfaté.

Pendant plusieurs jours l'eau avait coulé des ponts dans les cadres de ces marins. Ils se plaignirent à l'officier qui fit rapport à l'officier commandant à Sydney. Mais celui-ci refusa de rien faire. Les marins furent traduits devant un conseil de guerre qui les condamna à dix-huit mois de prison. Le maire de Halifax protesta contre cette sentence. Je veux insérer aux "Débats" la correspondance échangée à ce sujet entre le maire et M. Desbarats, sous-

ministre des Affaires navales. Ce premier article parut d'abord dans le "Halifax Herald":

Le maire Hawkins dit qu'il y avait soixante-onze prisonniers à Rockhead, dimanche.

Rockhead est la prison ou pénitencier de Halifax où ces hommes ont été incarcérés.

Il a dit cela à la séance du bureau de contrôle hier. Il a ajouté qu'il y avait là depuis le mois d'août un certain nombre de garçons de bonne famille qui s'étant plaints du mauvais état d'un chalutier sur lequel ils servaient, avaient été condamnés par un conseil de guerre et conduits les fers aux mains à cette prison où ils devaient passer dix-huit mois. Le maire dit qu'il a écrit au ministre l'honorable M. Ballantyne, à ce sujet. "Les lois de la navigation sont sévères "a dit Son Honneur" mais il me semble que ces garçons ont été maltraités par le département des Affaires navales. Ils disent qu'on ne leur a lu aucun règlement de la marine." Son Honneur a appris que ces marins avaient refusé de prendre la mer à bord de ces chalutiers. S'ils avaient déserté ils s'en seraient peut-être tirés avec quatre-vingt-dix jours seulement. Ils ne savaient pas ce qu'ils faisaient, a dit le maire.

Cette nouvelle doit être venue à la connaissance de M. Desbarats, sous-ministre des Affaires navales. Le 29 janvier 1919, il a écrit la lettre suivante au maire Hawkins de Halifax :

Monsieur,—En l'absence du ministre je réponds à votre lettre du 21 au sujet de sept marins du T.R. 30 qui ont été jugés en conseil de guerre et condamnés à dix-huit mois de prison pour "désobéissance volontaire à un ordre légal."

Je ne crois pas qu'on ait raison de dire que ces marins n'ont pas été traités convenablement à leur procès ou qu'ils ont été les victimes d'un mauvais traitement. Ces hommes faisaient partie de l'équipage de l'un des chalutiers qui servaient d'escorte aux vaisseaux à leur sortie du port de Sydney. Ces hommes ont refusé de sortir du port avec le chalutier après en avoir reçu l'ordre, de sorte que les navires marchands ont dû prendre la mer sans la protection du chalutier. L'offense était très grave et si l'escorte avait été attaquée, l'absence du chalutier aurait pu être cause de la perte d'un ou plusieurs navires de l'escorte.

Voilà la déclaration la plus ridicule que j'aie jamais lue de la part d'un fonctionnaire responsable. Je dirai sans hésitation qu'il n'y avait pas à Sydney un seul bateau patrouilleur, pour ne pas parler du T. R. 30, qui pût escorter aucun vaisseau ou protéger aucun navire marchand ou autre. La lettre continue :

Il n'y a aucun doute que le T.R. 30 était en état de prendre la mer. Comme les autres navires affectés au même service et du même genre, il était solide et en bon état. Les hommes se sont plaints que l'eau coulait du pont dans leurs cadres, ce qui les mettait en posture incommode et malsaine. Un examen fut fait dans le temps par un charpentier des constructions navales qui fit rapport qu'il y avait quelques légères fissures, mais rien de sérieux.

Ainsi, il est admis que les marins avaient quelque raison de se plaindre. La lettre continue :

En supposant même qu'il y aurait eu de larges fissures et que beaucoup d'eau aurait coulé dans les quartiers des hommes ce n'aurait pas été une raison pour ne pas obéir aux ordres et empêcher le vaisseau de prendre la mer comme les autres pour faire sa part de protection.

Les hommes ont déclaré qu'ils se rendaient compte de la gravité de leur conduite, et cependant ils ont fait ce qui est relaté plus haut. Si les hommes en service actif avaient la permission de ne pas faire leur devoir quand ils se trouveraient dans des positions incommodes, il ne serait plus besoin de service militaire, pas plus pour l'offensive que pour la défensive. L'offense de ces hommes est très sérieuse. Ils savaient toute la gravité de leur conduite, ils ont avoué leur culpabilité à l'accusation de désobéissance, ils ont été jugés en cour plénière et ils ont eu toutes les chances de présenter leur défense. On ne saurait donc accuser les autorités de les avoir traités avec injustice.

Ces hommes ne sauraient être appelés des garçons, parce que leur âge varie de dix-huit à vingt-huit ans, avec une moyenne de vingt-trois. Ils sont assez âgés pour se rendre compte de leur conduite.

Il est regrettable qu'on ait été obligé de les punir. Mais il ne semble pas possible de faire respecter la discipline dans une flotte si un homme prend sur lui de désobéir au devoir pour une simple raison de manque de confort, surtout d'une nature aussi futile que dans le cas qui nous occupe.

J'espère que ces explications montreront qu'il y avait de bons motifs de punir ces marins et que la sentence qui leur a été imposée n'était pas injuste.

Votre tout dévoué,
(Signé) : G. J. Desbarats,
Sous-ministre.

Si je comprends bien, ces pauvres garçons venaient de la campagne et ne savaient absolument rien des règlements militaires ou de la marine. Si, comme le dit M. Desbarats, ils se sont avoués coupables, que pouvaient-ils faire d'autre devant le conseil de guerre? Ils croyaient, je suppose, que le mieux qu'ils avaient à faire, était de dire comme le tribunal.

Cette lettre de M. Desbarats ne donna pas satisfaction au maire Hawkins et, le 1er février 1919, il envoya la réponse suivante à M. Desbarats :

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 29 janvier, je vous exprime mon désir que ma lettre du 21 janvier concernant les sept marins du "T. R. 30" qui furent traduits devant la cour martiale et condamnés à dix-huit mois de prison pour avoir "désobéi délibérément à un commandement autorisé" soit soumise à un ministre responsable dans l'absence du ministre de votre département.

Nos gens ici sont vraiment indignés de la manière dont ces marins ont été traités; ils trouvent la sentence beaucoup trop sévère en comparaison avec d'autres sentences imposées

à des officiers traduits devant le conseil de guerre.

Les journaux nous ont raconté l'histoire d'un lieutenant Legatt, ancien commandant du vaisseau canadien de Sa Majesté "Hochelaga", qui accusé de lâcheté, fut traduit devant la cour martiale puis libéré avec un bon certificat. Il nous serait intéressant de savoir, puisque la cour martiale qui a condamné ces jeunes gens siégeait sur le "Hochelaga", si cet officier était pour quelque chose dans la condamnation des coupables du "T. R. 30".

D'autres exemples également semblent prouver qu'il existe une loi pour les officiers et une autre pour les matelots.

Bien à vous,
(Signé) : A. C. Hawkins,
Maire.

En vue de ces faits, si ces jeunes gens n'ont pas encore été libérés, le suppléant du ministre des Affaires Navales (M. Maclean) devrait attirer immédiatement là-dessus l'attention du ministre pour ouvrir incessamment la porte de la prison à ces jeunes gens et les dédommager de ce qu'ils ont souffert injustement. Un honorable député a posé certaines questions relatives au vaisseau où servaient ces garçons et il a dû répéter sa question à maintes reprises avant d'obtenir tant soit peu de renseignements. Voici quelques-unes des questions que ce député à posées:

Le chalutier n° 30 était-il au service du ministère canadien de la Marine dans le cours de l'été de 1918?

La réponse: "Oui."

Dans l'affirmative, est-ce que ce vaisseau a été immobilisé pour des réparations pendant l'été de 1918?

La réponse a été: "Non." C'est dans le cours de cet été-là que les jeunes gens ont été condamnés à dix-huit mois de prison.

A quelle date ce vaisseau a-t-il été mis en bassin pour être réparé?

Voici la réponse:

Voir la réponse au n° 2.

Le vaisseau n'a pas eu de réparations, dit le ministère.

Où se trouvait le chalutier n° 30 le 9 août 1918?

Et la réponse:

A Sydney, au repos.

Si ce vaisseau n'avait aucunement besoin de réparation pourquoi se trouvait-il au repos à Sydney, à moins que ce ne fût là l'excuse offerte pour expliquer la présence de tous les vaisseaux amarrés aux quais de Sydney? Mais je suis en possession de témoignages irréfutables à l'effet que ces réponses ne sont pas exactes, et j'affirme que le 14 août 1918 la "Sydney Foundry Co." a fini de calfater et d'empoisser le pont de ce chalutier et que le prix de ce travail a été de $284. Voilà le vaisseau sur lequel servaient ces sept pauvres matelots que la cour martiale a condamnés à dix-huit mois de prison et, cependant, deux semaines après leur condamnation, le vaisseau est mis en bassin pour y être réparé et son pont est calfaté et poissé par la "Sydney Foundry Co.", ce qui a coûté au pays la somme de $284. Allons plus avant. Qui a condamné ces sept pauvres matelots venus d'un petit hameau de pêcheurs sur la côte de l'Atlantique? Un navire nommé "Hochelaga" montait la garde; ce navire était sous le commandement d'un certain monsieur et il a été envoyé en mer pour faire le service de patrouille. Un beau matin, la vigie de l'"Hochelaga" voit un sous-marin; aussitôt il en informe le capitaine et ce capitaine qui avait la direction de huit ou dix bateaux autres que le sien, hisse sur le champ les signaux du retour; oui, plutôt que de rester là et tenter de couler le submersible aussi longtemps que son propre bateau pouvait flotter, le capitaine a délibérément fui devant l'ennemi, pour rentrer au port. Ce capitaine est un des trois hommes qui ont condamné à dix-huit mois de pénitencier ces sept pauvres pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Il est vrai qu'après le retour du "Hochelaga", les autorités navales, informées de la lâcheté de son commandant, l'ont renvoyé du service; mais, au nom du bon sens, pourquoi l'ont-ils libéré avec un bon certificat, alors que ces sept pauvres pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ont été condamnés à dix-huit mois à Rockhead? Est-ce juste? Est-ce conforme aux traditions de la marine britannique? Non; et je maintiens que l'on devrait libérer ces jeunes gens de Rockhead et les dédommager autant que la chose est possible.

Dans le cours de la présente session nous avons essayé d'obtenir du ministre du Service Naval quelques renseignements touchant les navires sous son administration, mais dans presque tous les cas la réponse est contradictoire ou ne donne pas satisfaction. A mon idée, le Gouvernement a honte de l'incompétence et de la mauvaise administration qui caractérisent la direction des affaires navales de ce pays depuis le commencement de la guerre.

Pour vous démontrer l'inutilité des vaisseaux qui constituent cette prétendue marine, permettez-moi de vous citer un ou deux exemples.

Par un beau jour d'été de l'année 1918, le pétrolier "Lux Blanca", ayant déposé sa cargaison aux usines de l'Impérial Oil, à Dartmouth, fit vapeur vers la mer.

C'était un navire américain fourni de marins et d'un maître d'équipage américains. Il gagna le large du port, dans la direction ouest. A 35 milles à l'ouest de l'île Sambro, la vigie aperçut le périscope d'un sous-marin. Qu'on me permette de noter qu'avant cette date les autorités navales, à Halifax et à Ottawa, savaient qu'un sous-marin était sur les côtés de la Nouvelle-France. Mais rien n'avait été fait. Il n'y avait pas de patrouilles au delà du promontoire d'Halifax. Quand la vigie reconnut le périscope du sous-marin, que fit le capitaine du pétrolier? Commanda-t-il la fuite, comme le capitaine de l'"Hochelaga"? Non. Il fit servir canon sur l'avant et canon sur l'arrière contre le périscope du sous-marin. Il commanda à l'opérateur du sans fil de lancer à la station d'Halifax le message qu'il était attaqué par un sous-marin et demandait du secours. Il fit tourner son navire vers le port d'Halifax et combattit le sous-marin durant trois heures. Le message fut expédié à Halifax vers deux heures de l'après-midi, et cependant, monsieur le président, pas un bateau ne quitta Halifax pour porter secours au pétrolier. Il s'ensuivit que des membres de l'équipage furent tués et d'autres blessés, que le navire fut coulé et que le reste des marins dut gagner les chaloupes. J'admets qu'il n'existait dans notre flotte navale aucun navire capable de couler un sous-marin; mais on aurait pu faire ceci: quand l'appel au secours fut lancé, les autorités navales auraient dû faire prendre la mer aux bâteaux. Je ne blâme ni les capitaines ni l'équipage de ces garde-côtes; je rejette tout le blâme sur les officiers de la station navale à Halifax, dont la plupart ne sont pas du pays, mais furent envoyés ici d'Angleterre après que leur utilité là-bas eût pris fin.

Tout ceux qui s'y connaissent, disent qu'à l'appel du secours, les autorités navales auraient dû envoyer ces bateaux au large: ils n'auraient pu couler le sous-marin, c'est vrai; mais à la minute même où celui-ci aurait aperçu à l'horizon la vieille fumée du charbon de Sydney, il serait disparu et le pétrolier aurait été sauvé. Durant le coulage de ce navire, les officiers de la marine, à Halifax, s'amusaient en des fêtes mondaines et jouaient au bridge-whist. C'est ainsi que nous étions protégés sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

Laissez-moi citer un autre exemple. J'en ai ici cent pages, qu'il me serait impossible de lire en entier. Le "Lady-Evelyn" était un des meilleurs bateaux du service de patrouille. Il avait un gréement de première classe. De fait, des officiers de marine me disent que c'était le seul navire de la flotte qui eût pu combattre un sous-marin. Au moment où le sous-marin était en vue des côtes de la Nouvelle-Ecosse, le "Lady-Evelyn", le navire le mieux appareillé de la flotte, fut envoyé aux îles de la Madeleine pour livrer cinq crayons de mine à l'opérateur du sans-fil à cet endroit. Il y avait alors des contre-torpilleurs américains sur notre littoral. Le même jour à peu près où le "Lady-Evelyn" fit un voyage aux îles de la Madeleine pour livrer les crayons de mine, un contre-torpilleur américain doublait le cap Canseau. C'était vingt-quatre heures avant le coulage des navires de pêche dans ces eaux.

Ce contre-torpilleur américain reçut l'ordre de retourner à Halifax. A cet ordre, son commandant répondit qu'il ne voyait pas qu'un sous-marin fût dans sa zone. Néanmoins, on lui commanda de revenir à Halifax pour un motif quelconque. Lorsque le contre-torpilleur parvint là, on le fit partir comme convoyeur du bateau qui devait transporter le prince Arthur de Connaught en Angleterre. Pendant que les pêcheurs, laissés seuls, durent ramer 140 milles, ce contre-torpilleur américain était en partance avec le prince Arthur. Est-ce ainsi qu'il faut traiter la population de ce pays? Or, c'est réellement là ce qui arriva.

J'irai plus loin. Deux sous-marins allemands traversèrent de notre côté en mai dernier. Ils opérèrent d'abord sur le littoral américain. Le département naval, ici, était complètement renseigné là-dessus. Je pourrais même dire que je télégraphiai moi-même plusieurs fois à M. Desbarats à ce sujet. Ces sous-marins coulèrent nombre de navires américains en vue des côtes américaines, puis ils pénétrèrent graduellement dans la baie de Fundy, où ils coulèrent des vaisseaux appartenant à des marchands de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), dont plusieurs étaient neufs et transportaient des cargaisons de valeur.

Les sous-marins parurent ensuite au large du cap Sable, puis de Shelburne, après quoi ils se rendirent sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. A la ville de Liverpool, on affrétait alors trois gros vaisseaux. Et quatre ou cinq vaisseaux de ma ville, ainsi que plusieurs autres sur la rivière La Have s'appareillaient pour se diriger vers des ports étrangers.

Leurs capitaines, bien qu'ils sussent que le sous-marin prenait la côte de la Nouvelle-Ecosse, gagnèrent la mer en leur voyage. Ils n'avaient pas peur des sous-

marins et des Allemands. Non. C'étaient les navires de patrouille et les autres qui causaient tout l'embarras.

Ce sous-marin, après avoir détruit le "Lux Blanca", continua le long de la côte jusqu'à Canso. Vous vous rappellez probablement, monsieur le président, que le premier bateau qu'il coula fut un chalutier appartenant à des armateurs de la circonscription de l'honorable ministre intérimaire du service naval (M. Maclean). Pendant que le contre-torpilleur, envoyé par les Etats-Unis pour défendre notre côte, allait à Halifax, pour convoyer le navire qui transportait le prince Arthur de Connaught, le sous-marin coula cinq ou six bateaux de la Nouvelle-Ecosse et un bateau américain. Les pêcheurs reçurent l'ordre de s'embarquer dans leurs doris. Les députés ne savent peut-être pas ce que c'est qu'un doris. C'est un petit bateau, d'une longueur d'environ quinze pieds, qui peut ne contenir que deux hommes. On donna à ces pêcheurs cinq minutes pour quitter leur barque de pêche et se mettre dans leurs doris; puis il leur fallut ramer pendant deux jours et deux nuits avant d'atteindre Canso. Voilà la protection que nous recevions du service naval du Canada. Le sous-marin continua sa route vers les bancs de Saint-Pierre; c'est cette fois-là que le "Hochelaga" s'est sauvé, alors que le sous-marin était à environ 50 milles du port de Sydney. Comme je l'ai dit, le sous-marin s'en alla vers les bancs de Saint-Pierre, où il coula plusieurs bateaux qui étaient à l'ancre. Les équipages de ces bateaux durent ramer 45 milles jusqu'à Saint-Pierre. Quand ils arrivèrent là, le gouverneur se rendit compte qu'il n'y avait pas assez de provisions et qu'il fallait expédier ces hommes aussitôt que possible. Il câbla, je suppose, aux autorités à Ottawa, car, peu après, des ordres étaient envoyés à Sydney de dépêcher un des navires patrouilleurs à Saint-Pierre pour ramener les pêcheurs de Lunenburg dans ce port. Je suis informé, de bonne source, je crois, qu'à cette occasion, tout l'équipage refusa d'appareiller et que le capitaine dut chercher un équipage entièrement nouveau, à l'exception de lui-même et du télégraphiste, parce que le navire n'était pas en état de porter la mer. Je ne sais pas où le capitaine recruta ses marins, mais je suis informé qu'au retour de Saint-Pierre à Sydney-Nord, bien qu'il n'y eût pas gros temps, tous les hommes de l'équipage du chalutier furent malades, excepté le capitaine et le télégraphiste, et les pêcheurs durent les remplacer et aider à ramener le navire de Saint-Pierre à Sydney-Nord. Voilà quelle sorte de service naval nous avons au Canada.

On raconte une autre histoire, et elle est vraie. Un jour un bateau de pêche naviguait au large du port d'Halifax; comme le brouillard était intense, la vigie ne vit pas les navires patrouilleurs, mais le matelot dit qu'il sentit une odeur d'œufs et de jambon fumé, et presque aussitôt que le brouillard fut dissipé, il aperçut dix navires patrouilleurs à l'abri à Sambro Light. Ils ne vinrent pas prévenir les pêcheurs qu'il y avait un sous-marin dans les environs, mais laissèrent le bateau, avec ses vingt précieuses vies humaines, continuer sa route sans avertir son capitane du danger. Il me semble que le moins qu'ils eussent pu faire fût de le prévenir de la présence du sous-marin, afin que le capitaine pût se réfugier dans le port d'Halifax.

Une autre méthode que l'on employait, consistait à former des équipages avec des marins que l'on volait à la marine marchande. Il y avait les navires qui venaient à Halifax d'un voyage à l'étranger avec des matelots qui avaient fait face aux sous-marins dans les eaux espagnoles, dans la Méditerranée et presque partout ailleurs où les sous-marins faisaient le plus de ravages. A leur arrivée à Halifax, ces matelots, qui avaient vu le danger pendant six, neuf et douze mois, étaient arrêtés par la police militaire et jetés en prison. Je connais un cas, et je peux en mentionner d'autres, où le second d'un navire, appelé le "Win the War", a été arrêté et mis en prison par la police militaire. Le second d'un navire, qui est arrivé à Halifax un samedi matin, a été arrêté et emprisonné jusqu'au lundi, puis emmené à Aldershot où on l'a gardé prisonnier pendant une semaine, jusqu'à ce que les propriétaires de son navire aient pu le faire sortir. Nous sommes supposés suivre l'exemple de la Grande-Bretagne, et cependant voilà l'état de choses qui existait, quoique la Grande-Bretagne encourageât le plus possible les matelots de la marine marchande anglaise. J'ai ici ce que l'on appelle un avis aux matelots de la marine marchande, envoyé en 1918 et qui dit:

Entretien du commerce maritime anglais.

Les officiers et les matelots de la marine marchande (excepté les garçons de table sur les paquebots de voyageurs) sont compris dans la liste des occupations certifiées qui a été publiée en vertu de la loi du service militaire de 1916, comme des personnes qui font un travail d'importance nationale et ont droit à l'exemption du service militaire. Si ces officiers et matelots reçoivent l'ordre de se présenter pour le service,

ils devront renvoyer l'avis aux autorités militaires en réclamant l'exemption.

Le maintien efficace de la marine marchande est d'une importance vitale pour la nation et les capitaines, officiers et matelots doivent rester à leurs postes et ne doivent pas quitter la marine marchande pour s'enrôler dans l'armée.

Pourquoi n'a-t-on pas fait cela au Canada? N'était-il pas nécessaire d'avoir notre marine marchande disponible pour transporter nos produits? Je crois que le Gouvernement aurait bien fait de suivre cet article de la loi de la marine marchande anglaise, et de ne pas arrêter nos jeunes gens qui revenaient voir leurs parents pour une semaine ou deux, après un long voyage en mer.

Dans mon comté, un jeune pêcheur, revenu chez lui en septembre dernier, fut arrêté par la gendarmerie militaire, encore qu'il affirme qu'à une assemblée publique, tenue en 1917, un officier du département de la Milice porta la parole et déclara que les pêcheurs et les cultivateurs ne seraient pas enrôlés, puisque le service obligatoire n'était destiné qu'à la province de Québec. Ce jeune homme fut donc arrêté, et la raison qu'il allègue pour n'avoir pas obéi aux règlements de la loi du service militaire, c'est que cet officier du département avait déclaré qu'on ne l'enrôlerait pas.

Il va sans dire que ce jeune homme avait enfreint la loi du service militaire; la chose ne saurait faire doute. Il fut conduit à Halifax et, devant une cour martiale, composée d'officiers militaires, ce pauvre pêcheur, qui ignorait la loi et était excusable dans une certaine mesure, fut condamné à deux ans de travaux forcés au pénitencier,—un garçon admirable, qui avait été le soutien de sa mère depuis l'âge de douze ans. Dès l'âge de douze ans, il s'était livré à la pêche sur le Grand Banc de Terre-Neuve et au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse, et il avait été le soutien de sa mère veuve et de deux de ses sœurs. A coup sûr, il ignorait la loi, et cependant, une cour martiale, composée de trois officiers censés intelligents, l'ont délibérément condamné à deux ans de prison. Cependant, le jeune homme avait quelques amis et l'affaire fut portée devant le juge Drysdale, en vertu d'un bref de certiorari.

Je n'ai pas en ce moment sous les yeux la décision du juge Drysdale, mais je dois dire qu'il décida que le jeune homme devait être libéré.

Après sa libération, il se rendit aux casernes et dit aux officiers qu'il voulait avoir ses habits, c'est-à-dire, une paire de longues bottes en caoutchouc, une salopette d'écurie et un vieux casque, qu'il portait lorsqu'il avait été arrêté et conduit, menottes aux poignets, à Halifax. Il demanda ses habits aux autorités militaires, et s'en étant revêtu, il parcourut les rues d'Halifax pendant trois jours, et, à tous ceux qu'il rencontrait, il disait qu'il ne quitterait pas la ville avant que le département de la Milice eût décidé de le renvoyer chez lui. Il se rendait tous les matins aux casernes et persista à demander qu'on le renvoyât chez lui, et finalement, de guerre lasse, les officiers payèrent le prix de son passage.

Parlant des achats de vaisseaux pour la soi-disant marine canadienne, je désire savoir pourquoi les officiers du département naval n'ont pas acquiescé à la proposition de M. J. K. L. Ross. Lorsque la guerre éclata, M. Ross, au cours d'une conversation avec un certain officier naval, déclara qu'il faudrait faire quelque chose pour la défense du Canada. Il se rendit dans un des chantiers de construction navale de la province de Québec—c'était chez Vickers, je crois, mais je n'en suis pas sûr—et il dit au gérant: "combien vous faudrait-il de temps pour construire cinq croiseurs du type "Driscoll"? Le gérant donna à M. Ross les informations voulues et à ses propres frais, il loua un train spécial, se rendit à Ottawa, et exposa la chose aux autorités navales. Il offrit de payer les frais de construction d'un de ces croiseurs, si le Gouvernement consentait à construire les quatre autres, mais on refusa son offre et il s'en retourna chez lui fort ennuyé. Quand la situation devint grave, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, et qu'il était impossible d'obtenir de protection du Gouvernement canadien pour nos navires, je suis bien aise de dire qu'après l'envoi d'une pressante dépêche au département des Affaires navales—et je désire rendre ici au député d'Halifax l'honneur qui lui est dû pour les mesures qu'il a prises à la suite de pressantes représentations que lui avaient faites les hommes d'affaires d'Halifax—le département naval comprit qu'il lui faudrait encore aller, chapeau bas, demander la protection des autorités navales américaines, et peu après, un ou deux contre-torpilleurs américains furent envoyés à la côte de la Nouvelle-Ecosse pour protéger la marine canadienne.

Je suis bien aise, réellement, de la protection que nous ont accordée les vaisseaux de la marine américaine; nous avons contracté une dette de reconnaissance envers le peuple américain et le gouvernement des Etats-Unis pour ce qu'ils ont fait pour nous; cela ne saurait faire doute. Leurs contre-

torpilleurs nous ont épargné la perte d'une foule de vaisseaux, parce que l'un d'eux s'est rendu jusqu'au Grand Banc de Terre-Neuve pour avertir les navires de pêche de rentrer au port. Seulement, je dis qu'il est honteux qu'il nous ait fallu demander à la marine de guerre américaine de protéger nos côtes, nos pêcheurs et nos vaisseaux.

Encore un autre détail. Il s'agit ici d'une affaire personnelle, et si j'en parle aujourd'hui, c'est que je n'ai jamais réussi à savoir le nom du capitaine du contre-torpilleur qui a fait cette bonne œuvre. Un samedi soir, je reçus un message téléphonique de Liverpool, et le monsieur qui conversait au téléphone m'informa qu'il était le capitaine d'un contre-torpilleur américain. Il me dit qu'un navire de Lunenberg, à destination de l'étranger, s'en allait à la dérive, désemparé, à cinq milles au large de Gull Rock.

Il dit: "J'ai confié au navire qui m'accompagnait le soin de protéger ce vaisseau et je suis entré au port afin de vous apprendre la nouvelle. Le capitaine me demanda de vous prier d'envoyer un remorqueur afin de le remorquer jusqu'à Liverpool ou Halifax." Je lui dis d'attendre une heure afin que je pusse savoir si j'obtiendrais un remorqueur à Yarmouth ou à Halifax.

J'ai maintenu la communication téléphonique, mais je n'ai pu me procurer un remorqueur. Alors j'ai téléphoné au capitaine du contre-torpilleur américain que je ne pouvais pas obtenir de secours et il me répondit: "Je vais retourner à mon navire et les deux torpilleurs resteront à côté du bateau désemparé jusqu'à ce que vous puissiez envoyer du secours." L'après-midi suivant, je pus obtenir un remorqueur d'Halifax mais au moment où il arriva le capitaine américain avait réquisitionné un navire de pêche américain, l'avait attaché à la poupe du "Lunenburg" et fait amarrer des haussières à leurs contre-torpilleurs qui remorquèrent le navire avarié à Liverpool. Je n'ai jamais pu savoir qui était le capitaine de ce contre-torpilleur. Jusqu'à maintenant, le gouvernement américain ne nous a pas envoyé de compte pour les services rendus; il n'est pas douteux que s'il avait l'intention de le faire, il y a longtemps qu'il l'aurait remis. Je tiens à exprimer toute ma gratitude aux capitaines de ces navires pour les grands services qu'ils nous ont rendus en éloignant les sous-marins et en protégeant la navigation canadienne, tâche qui revenait au Gouvernement du pays qui aurait dû avoir des navires à cet effet dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse.

[M. Duff.]

Les Américains nous ont-ils rendu d'autres services? Oui, assurément. Ils ont établi à Halifax et à Sydney-Nord des dépôts pour aéroplanes et hydroplanes et ils devaient en établir un autre à Shelburne quand les hostilités ont cessé. Mais ils établirent un dépôt à Halifax et lors du premier départ d'une des escadrilles, pour montrer ce que pouvaient faire les hydroplanes, ils suivirent la route d'Halifax à Yarmouth et j'ai eu l'honneur, monsieur le président, en qualité de maire de Lunenburg, de recevoir la première lettre qui m'ait été adressée par le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et qui ait jamais été transportée dans cette ville par hydroplane. Ces hydroplanes ont survolé de Lunenburg à Liverpool, Lockport, Shelburne et Yarmouth et la population des différentes villes de la côte accourut en grand nombre pour rendre hommage à ces braves aviateurs américains qui avaient protégé nos côtes et arrêté la déprédations des sous-marins allemands, alors que nous aurions dû accomplir cette tâche nous-mêmes. Dans quelle position humiliante on a placé le Canada, le rendant dépendant pour sa protection sur mer et dans l'air, des torpilleurs et des aéroplanes américains!

En plus de la dépense de $31,000,000 pour les besoins de la guerre navale, le rapport de l'auditeur général indique qu'en 1918, on a dépensé une somme de $209,296 pour l'arsenal et le collège naval d'Halifax, principalement pour des fanfreluches, des falbalas et des thés offerts aux dames. A Esquimalt, on a payé $244,554 pour des galons d'or et des boutons de cuivre. Quand j'ai lu le rapport de l'auditeur général et que j'ai vu à quoi on avait employé ces sommes, cela m'a peiné et dégoûté. L'an dernier, à l'arsenal et à l'établissement naval d'Halifax on a dépensé $168,000 pour payer des commis, des sténographes, des employés de téléphone et des installations téléphoniques. On a acheté à la compagnie Ames Holden et à la Amherst Boot and Shoe Company, 9,712 paires de souliers; on a acheté 5,097 mouchoirs de soie à environ un dollar chaque. On a acheté 57,605 livres de savon ordinaire et 3,403 livres de savon de castille, probablement pour les mathurins. Tels sont quelques-uns des comptes qu'on trouve dans le rapport. Il m'est impossible de donner tous les détails des dépenses à ce sujet, mais le rapport de l'auditeur général mérite d'être examiné sérieusement par tous les membres du comité. Dans ce rapport je constate aussi qu'il y a un compte de $665 pour allocation au clergé. Monsieur le

président, je regrette de dire que cette somme a été payée à des pasteurs presbytériens comme à d'autres pasteurs de différentes congrégations et j'ai honte que des pasteurs presbytériens aient accepté cet argent. En 1917, quand j'étais candidat au Parlement, ces mêmes pasteurs presbytériens ont dit que moi-même et d'autres qui me ressemblaient étions pro-allemands, déloyaux et traîtes au pays. Ce sont les pasteurs qui devaient sauver le pays. Je sais qu'il y a environ quarante pasteurs à Halifax et ils ne sont pas surmenés de travail. Ces hommes qui étaient si loyaux pendant l'élection de 1917 auraient dû se rendre à bord du "Niobe" et donner leurs services gratuitement—c'est le moins qu'ils auraient pu faire. Il me semble que c'est une honte et un déshonneur que des ministres protestants, qui ont voulu nous apprendre à être patriotes prennent l'argent du pays pour se rendre à bord du "Niobe" et y célébrer le service religieux pour les marins.

Afin de montrer quelques-uns des actes de grossière négligence du département naval à Halifax, je veux parler un instant de l'explosion d'Halifax. Le 6 décembre 1917, tout le pays, d'Halifax à Vancouver, a été frappé d'horreur quand il a appris qu'Halifax avait sauté à la suite d'une explosion et qu'environ 2,000 personnes avaient perdu la vie et que 20 à 30 mille avaient été blessés. Il est presque impossible de croire qu'un si grand nombre de personnes aient été blessées, mais c'est la vérité que vingt à trente mille habitants de la ville ont été plus ou moins blessés par l'explosion. Que s'était-il passé?

Le "Mont-Blanc" entra dans le port d'Halifax un matin du mois de décembre. La veille au soir, un autre navire à vapeur, l'"Imo", avait reçu l'ordre de prendre la mer. On donna l'instruction au "Mont-Blanc" d'entrer dans le port, et au moment où l'"Imo" traversait l'étroit chenal séparant Dartmouth de Halifax, une collision se produisit, les puissants explosifs qui composait la cargaison du "Mont-Blanc" éclatèrent semant la mort et des ruines par toute la ville de Halifax.

Une enquête a été tenue à la suite de ce désastre, mais elle n'a pas eu de résultats; en tout cas, le Gouvernement n'a jamais publié les faits qui ont été mis au jour. De nombreuses rumeurs ont circulé dans le temps. On a dit, entre autre, que la collision fut causée par la négligence de l'un des fonctionnaires du Service des Affaires navales à Halifax; de fait, un officier de marine a été renvoyé du service pour avoir donné des ordres contradictoires. Je soutiens qu'il n'était pas du tout nécessaire que le "Mont-Blanc" entrât dans le port d'Halifax, et les autorités navales n'avaient pas le droit de lui permettre de s'ancrer là, vu qu'il avait tout l'espace voulu pour se mettre à l'abri dans la passe Est, en attendant l'ordre de prendre la mer.

Outre le "Mont-Blanc", d'autres navires chargés d'explosifs ont obtenu la permission de pénétrer au cœur de la ville d'Halifax avant et après le désastre de 1917; si le hasard eût permis qu'il se trouvât un seul espion allemand à bord de l'un de ces navires, il aurait pu réduire en atomes la ville de Halifax.

Quels sont donc les faits relativement à cette affaire? Je me garderai bien de donner ma version; je citerai plutôt les dires d'un bon journal unioniste. Il s'agit d'un fait qui s'est produit après la terrible explosion du mois de décembre et après que les autorités navales eussent dû être en alerte, puisqu'elles dormaient à l'époque où se produisit la désastreuse collision que l'on sait.

Le "Herald" d'Halifax, dans son numéro du 12 mars 1917, a publié l'article qui suit:

A la suite d'une nouvelle enquête que le représentant du "Herald" a faite dans les cercles maritimes et du pilotage, hier, des preuves nouvelles et concluantes ont été mises au jour, et il ressort de tout cela qu'il est temps de faire un remue-ménage sur toute la ligne à Ottawa. L'histoire racontée par des pilotes, qu'un certain jour de la semaine dernière on a permis à un navire chargé d'explosifs de stationner pendant sept heures à l'entrée du port, est pleinement confirmée; or, en travaillant à faire confirmer cette nouvelle, nous avons mis au jour d'autres détails d'une nature absolument renversante.

Le "Herald" s'en tient scrupuleusement à l'observation des règlements de la censure et il s'abstient volontiers de livrer à la publicité tout ce qui pourrait être de nature à fournir des renseignements à l'ennemi.

Il n'y pas un homme au courant des affaires de ce port, il n'est pas un seul capitaine néo-écossais, qui a consacré volontiers ses services à la tâche de faire la patrouille sur notre littoral, il n'y a pas un seul capitaine au long cours ayant continué à commander son navire et à faire régulièrement son service, qui n'ait sa petite histoire à raconter pour faire voir la stupidité, l'entêtement et la maladresse qu'accuse l'administration des affaires du port d'Halifax. Or, si l'on remonte à l'origine de tout ce gâchis, la piste conduit directement à Ottawa et révèle l'existence d'un groupe hétérogène d'incapables, qui connaissent les us et coutumes de la société et sont peut-être en mesure de juger correctement les différentes marques de vin, mais qui n'entendent rien aux choses maritimes et absolument incapables de juger les aptitudes des officiers en commandement dans notre port.

Nous ne devrions pas avoir de pareils hommes à la tête de nos affaires maritimes en temps de paix. Le fait de voir diriger les affaires de notre port par de pareils incapables pendant cette terrible guerre, est un indice de

la nonchalance de notre population. Cette nonchalance a déjà amené des conséquences fatales et elle pourrait nous conduire à un terrible désastre, si le hasard voulait que les navires allemands réussissent quelque jour à rompre le blocus de la flotte anglaise. Dieu veuille qu'il se produise un changement avant qu'un pareil événement arrive!

Il a fallu que l'un des plus grands désastres qu'ait enregistrés l'histoire moderne se produise pour réveiller un peu les autorités, mais ce sont encore les mêmes gens qui disposent de l'autorité suprême.

Cet article, je le répète, a paru dans les colonnes du "Herald" d'Halifax, un journal édité par l'honorable William Dennis, l'un des membres du Sénat canadien.

Pour moi, j'ai surveillé cette affaire depuis quatre ou cinq ans; or, je le déclare en toute franchise, j'exonère de toute responsabilité jusqu'à un certain point le présent ministre des Affaires navales (M. Ballantyne). Lorsqu'il a pris en mains l'administration de ce service, il s'est rendu compte du premier coup d'œil que la situation était tellement gâtée qu'il était inutile pour lui d'y remédier. Je ne veux pas donner à entendre que tous les officiers de la marine étaient des incapables. Il y avait parmi eux un bon nombre de jeunes officiers brillants et de jeunes marins qui, s'ils en avaient eu l'occasion, se seraient distingués et auraient fait honneur au Canada.

Les conditions de la marine sur les côtes de l'Atlantique laissaient tellement à désirer que tout le monde en parlait; je possède à ce sujet des masses de renseignements qu'il serait trop long de communiquer à la Chambre.

La question est tellement sérieuse qu'il faudrait une enquête. Je demande dès à présent l'institution d'un comité parlementaire, et j'ai des preuves à soumettre devant le comité qui aura été institué. J'ai eu occasion de discuter ce point avec un officier de marine et plusieurs marins. Cet officier m'a dit pourquoi, d'après lui, l'administration maritime était dans un si malheureux état. Il m'a communiqué un exposé que je vais lire. Le voici:

Je, soussigné, Charles Otis Julian, de la ville de Vancouver, dans la province de la Colombie-Anglaise, lieutenant dans la réserve de la marine volontaire royale canadienne, déclare solennellement par les présentes:

Que, sachant que la guerre pouvait éclater d'un moment à l'autre, le cabinet Borden a fait preuve de négligence coupable en ne faisant pas mettre dans un état convenable les bassins de radoub de la marine à Halifax et à Esquimalt.

Les arsenaux de port étaient dans un déplorable état de délabrement et d'abandon, les quais et les jetées ayant besoin de réparations,

Les bâtiments et magasins étant vieux et peu convenables, les approvisionnements diminués, l'outillage en général insuffisant et de toute

[M. Duff.]

manières impropres à une poursuite effective des opérations du temps de guerre.

Le Gouvernement Borden a de plus témoigné d'une négligence coupable avant la guerre en permettant que l'on désarmât le "Niobé" et le "Rainbow", quand la situation était devenue si menaçante en Europe. Lors de la déclaration de guerre, le "Niobé" était amarré à Halifax et, sans les équipages obtenus de l'"Algérine" et du "Shearwater", vaisseaux anglais, il serait resté incapable de prendre part à la lutte; il en aurait été de même du "Rainbow" s'il n'avait obtenu du corps de réserve volontaire de la marine royale, alors en voie de formation, des hommes en quantité suffisante pour constituer un équipage, à l'aide de ceux que l'on a pris à la station de l'Atlantique.

Les vaisseaux du service des pêches canadiennes, équipés et montés comme ils l'étaient, ne pouvaient offrir qu'une protection absolument insuffisante aux villes des côtes de l'Atlantique ou du Pacifique.

Le Gouvernement Borden a témoigné d'une négligence coupable en n'encourageant et n'ordonnant point la formation d'un corps de réserve de volontaires canadiens pour la marine royale, nonobstant les représentations à lui faites trois années au moins avant le début de la guerre d'avoir à tenir compte et d'aider à l'équipement du corps qui à l'époque s'efforçait de se constituer. Bien plus, après que ce corps eut pris naissance, en dépit de la médiocrité de l'aide du Gouvernement, le directeur du service naval, agissant sur l'ordre du ministère, procéda à la dispersion de ces volontaires et on les encouragea à se joindre au corps expéditionnaire canadien. Dans la ville de Québec, immédiatement après la déclaration des hostilités, le ministère donna ordre d'enlever à ce corps plus d'une centaine de marins à qui l'on fit faire l'exercice et que l'on employa à d'autres occupations que leur assignait dans ce port le commandant du port. Ces hommes étaient sans équipement d'aucune sorte. Trente-trois jours après sa formation, ce corps était licencié et dispersé. Nulle disposition n'a été prise, où que ce soit au Canada, pour le recrutement de matelots. Des particuliers sont parvenus à recruter à Toronto un nombre considérable de marins que l'on dépêcha à des établissements britanniques où à la réserve de la marine.

Bien que dans les Iles Britanniques on ait procédé dès le début de la guerre au recrutement de matelots pour la formation de brigades navales, rien n'a été fait au Canada dans ce sens, malgré de vives instances faites auprès du Gouvernement.

Le Gouvernement Borden a témoigné d'une négligence coupable en ne faisant aucun effort pour capturer ou détruire, dès le début de la guerre, les vaisseaux marchands de l'ennemi, lesquels étaient alors sans armes dans le proche voisinage de notre littoral. Le Gouvernement fut à maintes reprises averti de la présence de ces navires sur nos bords, mais il ne fit aucune tentative pour s'en emparer bien qu'il eût à sa disposition des vaisseaux capables d'exécuter l'entreprise.

Le cabinet Borden s'est montré injuste envers les Canadiens de naissance dans toutes les nominations à des commandements supérieurs dans le service naval du Canada, tant sur terre que sur mer, depuis le commencement des hostilités jusqu'à la signature de l'armistice. Seul un Canadien de naissance a eu le commandement d'un navire de quelque importance de la flotte des patrouilleurs. Dans presque tous les cas ces navires avaient à leur bord des officiers

canadiens éminemment capables et qui faisaient office de premiers lieutenants. Les archives de l'établissement du bord montrent que ces bases étaient encombrées d'officiers anglais en retraite, dont plusieurs incapables de tout service. Le même état de choses régnait à l'administration centrale de la marine à Ottawa. Les gradués du collège royal du Canada ayant l'ancienneté et les capacités nécessaires pour prendre le commandement des navires patrouilleurs du Canada, alors prêtés à la marine royale, ne furent point rappelés et on ne leur donna point l'occasion de combattre pour la défense de leur propre pays.

Les actes du cabinet Borden ont créé une tendance générale au mécontentement et au ressentiment parmi les officiers et matelots du service naval canadien. Les promotions ont été distribuées injustement et les postes de confiance donnés à des hommes d'une habileté douteuse ou inconnue. Dans bien des cas, l'ancienneté des services et l'expérience acquise ont passé inaperçues, et les hommes de tous rangs ont toujours éprouvé à l'endroit des autorités d'Ottawa un sentiment de méfiance et de mécontentement. Le ministère a maintes fois manqué de parole envers les officiers et les matelots, et tout particulièrement envers les maîtres pilotes en second. Au début, le ministère avait promis à ces officiers qu'ils occuperaient le rang de sous-lieutenant, mais viendraient après ceux du corps de réserve canadien de la marine royale, conformément à l'article 13 des règlements et ordonnances du roi. Après avoir servi un temps considérable, et sans cause apparente, ils furent baissés de deux grades par arrêté du conseil et classés au nombre des chefs de musique militaire, des maîtres d'armes et des maîtres d'équipage. Dans le cas de patrons en chef de la marine canadienne royale, ces hommes, qui possèdent des certificats les autorisant à naviguer sur les côtes ou à l'étranger, furent induits à prendre du service par la promesse d'une solde de 3 piastres 50 par jour. Après qu'ils eurent servi un temps considérable, ordre fut donné de réduire la solde à 3 piastres par jour. Dans le cas des radio-télégraphistes, on leur refusa injustement, sans raison apparente du moins, l'allocation de famille. Un nombre considérable de ces fonctionnaires étaient dans le service avant que l'on prît l'arrêté en conseil les concernant, et la distinction établie à leur préjudice est des plus honteuses. Dans cette branche du service, les appointements étaient ridiculement bas, si l'on considère que ces employés avaient à porter une grande partie de leur dépense de table et d'habillement. A bord des grands navires, ils étaient tenus de vivre dans le carré des officiers et de payer leurs comptes de table à même la faible rétribution qui leur est accordée. Jusqu'à 1918, nulle école convenable n'était établie pour leur instruction, en conséquence de quoi beaucoup n'ont pu devenir des télégraphistes de quatrième classe et furent obligés de rester "apprentis" pendant un temps démesuré. La paye d'un "apprenti" était de 22 piastres 50 par mois.

(1) Au début, le taux des appointements pour le corps des réservistes volontaires canadiens de la marine royale était bien inférieur à ce que l'on accorde aux membres de l'armée expéditionnaire canadienne et nulle allocation de famille ne leur était reconnue.

Les engagements pour la marine furent en conséquence réduits plus bas, et beaucoup de mécontentement se manifesta parmi les membres de ce service.

(2) Les autorités du service naval firent maintes promesses aux nouvelles recrues quant au rang, aux promotions, aux taux de la paye et aux conditions du service, lesquelles promesses ne furent pas tenues.

(3) Durant plus d'un an et demi après que la guerre eut été déclarée les compagnies de voiturage du Canada ont persisté à refuser aux hommes portant l'uniforme de la marine canadienne, les réductions de tarif et les privilèges spéciaux qu'elles accordaient aux soldats de l'armée expéditionnaire canadienne.

(4) On eût dit qu'en traitant les hommes de la marine canadienne comme il l'a fait, le cabinet Borden avait pris pour principe de créer du mécontentement afin de se justifier d'avoir prétendu, avant la guerre, que le Canada était incapable d'équiper et d'entretenir une marine. Comme le mécontentement existe encore, le résultat de cette politique est évident.

Que le cabinet Borden a fait preuve d'une imprévoyance coupable depuis le commencement de la guerre, par la manière dont il a nolisé des navires. Il a payé des prix exhorbitants pour des navires de qualité inférieur. C'est tellement vrai, que, dans plus d'un cas, le fret a fini par se monter à plus de la valeur réelle des navires nolisés. Que ces navires furent approvisionnés d'eau et de charbon et entretenus aux frais de l'Etat; qu'on y a installé des équipes de canotiers et de signaleurs qui furent utilisés par les propriétaires de ces navires. A l'exception de quelques grands remorqueurs destinés au service des ports, ces navires ont été insuffisants et n'ont pu répondre à l'objet qu'on s'était proposé en les nolisant.

Au sujet de ces navires d'un plus faible tonnage, je dirai que le cabinet Borden a dépensé, d'une façon ridicule et ruineuse, pour louer ou acheter les nombreux petits bateaux à gazoline et autres qu'on a pu voir aux bases d'Halifax, de Sydney et d'Esquimalt; ils étaient toujours en mauvais état et leur entretien a coûté, chaque année, de fortes sommes. Ils ont surtout servi de bateaux de plaisance aux officiers supérieurs de ces endroits, ainsi qu'à leurs femmes et à leurs enfants. Si cette branche du service avait été dirigée d'une manière efficace on aurait pu se dispenser de plus de 70 pour cent de ces bateaux.

Le cabinet Borden n'a pas suivi la même politique que les autres possessions d'outre-mer en envoyant des marins en Europe. Encore ne les y a-t-il envoyés qu'en rechignant et que lorsque la Chambre l'y eut obligé. Le sous-ministre, le directeur du Service naval et l'amiral surintendant à Esquimalt ont exprimé leur mécontentement et leur désapprobation au sujet de la politique comportant l'envoi de marins comme ceux-là en Europe.

Que durant toute la guerre, il n'a pas paru s'occuper de l'œuvre, d'importance vitale pourtant, qui consistait à faire la patrouille et l'escorte au large des côtes du Canada afin de remédier à une situation qui laissait à désirer par suite de son inertie et de son manque de préparation. Lorsque les côtes du Canada furent sérieusement menacés par les sous-marins, il a fallu prier les Etats-Unis de nous envoyer des navires pour la protection de nos côtes. Tous nos grands navires destinés au service de patrouille, à l'exception d'un seul étaient tous en mauvais état. Pour ce qui est du service d'escorte, la flotte canadienne ne pouvait s'éloigner de ses bases et il est reconnu que pas une seule flottille employée à ce service n'a pu exécuter avec succès les ordres qu'on lui avait donnés

Que le cabinet Borden a fait preuve de négligence coupable au sujet de l'artillerie de la flotte destinée au service de patrouille, plusieurs de ces navires étant munis, depuis longtemps, de canons démodés, et aucune mesure n'ayant été prise pour que les canonniers fussent convenablement exercés par des officiers expérimentés. Ce ne fut qu'à l'automne de 1917 que l'on commença à s'occuper de cette branche si importante du service et que l'artillerie fut dotée d'un commandant. Cet officier éprouva beaucoup de difficulté à s'acquitter de sa tâche, parce que le ministère hésitait à lui fournir le personnel et l'outillage nécessaires.

Que bien que les règlements relatifs au trafic du port d'Halifax fussent du seul ressort des autorités navales, jamais il ne fut promulgué d'ordres opportuns, et les règlements alors en vigueur furent appliqués avec mollesse.

Que bien que la calamité survenue dans le port d'Halifax le 6 décembre 1917 fût accidentelle, il est hors de doute que la véritable cause en doit être attribuée aux officiers incapables et négligents qui étaient chargés de prendre soin de la base de la marine canadienne à Halifax.

Que plusieurs actes d'héroïsme accomplis par les hommes de la marine canadienne n'ont pas été reconnus, tandis que des actes similaires accomplis par des officiers et des marins appartenant à des navires de la marine royale qui étaient dans le port à cette époque, ont été promptement reconnus et signalés par le gouvernement britannique.

C. O. Julian,
Lieutenant dans la réserve de la marine volontaire canadienne.

Dans les circonstances, et eu égard à ce que j'ai dit, il faudrait faire une enquête complète sur l'état des affaires navales au Canada depuis quatre ans. Je n'hésite pas à ajouter que, vu le coup porté à la marine, il est trop tard pour travailler à mettre les affaires navales du Canada sur un pied satisfaisant.

Lors de la guerre du Soudan, quand il s'est agi de discuter, au Parlement, la question de savoir si nous enverrions du secours à l'Angleterre, sir John Macdonald s'est écrié: "Pas un sou, pas un homme!" Je ne crains pas de répéter ces mêmes paroles aujourd'hui. Non, le Canada ne devrait pas dépenser un seul dollar dans l'intérêt de la marine, d'ici à quelques années au moins. D'abord, notre situation, au point de vue financier, le défend, et quand même nous le voudrions, nous ne pourrions voter assez d'argent pour construire ou acheter des navires de guerre qui fussent utiles en temps de trouble. A cause de son inefficacité, le département naval d'Ottawa devrait disparaître et les fonctionnaires qui y sont préposés devraient être congédiés. Le Canada n'aurait rien à y perdre, et il épargnerait, ainsi, beaucoup d'argent aux contribuables.

D'après moi, le Parlement n'a à faire que de deux choses l'une: Consacrer au moins 100 millions à la construction et à l'équipement d'une marine efficace, ou bien ne pas dépenser un seul dollar. Notre situation actuelle, au point de vue financier, ne nous permet pas de dépenser cette forte somme. Par conséquent, nous ne devrions pas dépenser un seul dollar ni engager un seul homme sous prétexte de travailler dans l'intérêt de notre marine.

Que l'on se débarrasse des chalutiers, des gabares et des gardes-côtes inutiles, que l'on mette ordre au gâchis et que l'on tire le meilleur parti d'une mauvaise affaire!

On dira peut-être que nous avons les bases navales d'Halifax et d'Esquimault et qu'il faut les maintenir. A cela, je réponds que, si le gouvernement anglais a besoin d'Halifax et d'Esquimault comme bases navales et comme dépôts de houille, qu'il s'en charge et les entretienne à ses frais. Nous ne pouvons certainement pas le faire et je ne crains pas de demander l'abandon complet du projet.

M. McKENZIE: Les assertions de l'honorable député (M. Duff) au sujet de la dépense navale sont d'une telle gravité que le ministre devrait, au moins, nous donner des explications avant l'adoption du présent article.

L'honorable député rapporte ici, non de son propre chef, mais d'après la déclaration d'un officier qui a été l'un des directeurs à Esquimault en ce temps-là, et qui prétend faire une déclaration qui équivaut à une déposition sous serment, ce qui a eu lieu relativement à la direction de la flotte, non seulement sur la côte de la Colombie-Anglaise, mais à Halifax, à Sydney et en d'autres lieux.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas obtenu du ministère un seul mot d'explication. Il peut y avoir un ministre ou un député en état de nous fournir des éclaircissements, mais sans nous avoir donné le moindre renseignement, on nous demande d'ouvrir un crédit de $350,000,000, dont une grande partie sera employée à des ouvrages de cette catégorie. Bien que nous désirions tous expédier avec toute la célérité possible les travaux de la présente session, y compris l'adoption du budget, le comité, la députation et le pays ont droit à des explications au sujet des accusations portées contre l'administration de ce service public important. Dans ma région, qui se trouve comprise dans la province qui renferme aussi la circonscription de l'honorable député (M. Duff), on sait fort bien que l'argent a été jeté à droite et à gauche, que tout bateau qui pouvait flotter sur l'eau

a été acheté ou pris à loyer, et que c'était une pure dérision que le tas de vaisseaux qui se nuisaient les uns aux autres, dans le port de Sydney, depuis un an ou deux, ne faisant rien au monde, si ce n'est remettre de l'argent aux amis du ministère qui avaient une embarcation quelconque à vendre ou à louer.

En l'absence d'un chef de département en état de répondre à ces questions, il serait oiseux de porter d'autres accusations que celles que le représentant de Lunenberg a soumises au comité, et je ne veux pas perdre du temps en répétant ce qu'il a si bien dit. Cependant, il est du devoir du Gouvernement, et principalement du devoir du ministre qui a charge de ce projet, s'il ne peut pas fournir lui-même l'explication, de réserver cet objet jusqu'à ce qu'un ministre capable de le faire soit présent et puisse nous apprendre combien de bateaux ont été achetés ou pris à loyer; de qui ils ont été achetés ou loués; quelle était la nécessité de louer ces bateaux; combien nous en possédons encore et ce qu'ils valent; qu'est-ce que le Gouvernement se propose d'en faire.

J'ai suggéré au ministre des Affaires navales de convertir en embarcations de pêche les bateaux qui peuvent entreprendre ce travail. De cette manière plus que de toute autre, la population canadienne recevrait un meilleur prix et obtiendrait de meilleurs résultats. J'ignore si le moment est bien choisi pour discuter ce sujet, mais j'en fais mention devant un si grand nombre de ministres, afin qu'ils aient au moins une idée pratique de l'utilisation de ces bateaux. On me dit que plusieurs pourraient être avantageusement vendus à des pêcheurs qui ne sont peut-être pas en mesure d'en payer le prix d'un seule fois; cependant, le Gouvernement pourrait adopter un projet qui lui procurerait des fonds et établirait dans l'Atlantique et le Pacifique des embarcations de pêche de bonnes dimensions, bien gréées. Si l'on s'occupe de l'affaire, nous pourrons obtenir du ministre des renseignements sur ce sujet.

Au commencement de la veillée, le représentant de Pontiac (M. Cahill) a fait des déclarations au sujet des fonds fournis à des entreprises commerciales. Le député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a cru répondre d'une manière habile en nous disant que nous avons parfaitement raison d'avancer $25,000,000 à la Roumanie, parce qu'elle est endettée envers la Grande-Bretagne et que nous le sommes aussi envers elle et envers les Etats-Unis. Afin de régler nos comptes avec ces deux pays, nous devons, a-t-il dit, laisser la Roumanie s'endetter envers nous. Si c'est là une proposition pratique de compenser les dettes de la Roumanie envers l'Angleterre, nos propres dettes envers l'Angleterre et les Etats-Unis, c'est un moyen dont je n'ai jamais entendu parler et que je ne comprends pas.

Au moment de reprendre sa place, l'honorable député était bien sûr d'avoir solutionné le problème et démontré que le Canada a bien fait d'emprunter 25 millions quelque part pour les avancer ensuite à la Roumanie, afin de permettre à celle-ci de devenir notre débitrice. Si c'est là ce qu'on appelle faire des affaires, je serais bien aise d'obtenir de plus complètes explications de la part du ministre, pourvu toutefois qu'il daigne reprendre encore la parole sur son projet de loi.

Il y a plusieurs manières de favoriser le commerce. A l'époque où nous étions au pouvoir, nous nous y prenions de la manière habituelle, faisant affaires avec qui consentait à nous payer nos marchandises soit en nature, soit en espèces. En 1911, la situation du pays était excellente, mais, voulant l'améliorer encore, nous entreprîmes de faire d'importantes conventions de commerce avec les Etats-Unis et d'autres pays où notre commerce pouvait trouver des débouchés avantageux et où l'on nous aurait payé nos marchandises en nature ou en espèces sonnantes. Mais cela n'était pas assez bon pour les hommes d'Etat qui sont aujourd'hui au timon des affaires; aussi firent-ils échouer le projet. Mais que nous ont-ils donné à la place? Ils nous ont donné une conception absolument nouvelle des affaires, à savoir que nous devons avancer l'argent pour l'achat de nos propres marchandises et qu'après les avoir ainsi achetées de nous-mêmes, nous devons les expédier à une nation étrangère en l'absence de toute espèce de garantie. Le ministre peut-il me dire comment nous parviendrons à nous enrichir de cette façon-là?

Supposons qu'un marchand prête $5 à un client pour s'acheter une paire de bottes, que ce client se présente au magasin de son prêteur, achète les bottes et, pour les payer, donne au marchand les cinq dollars qu'il lui a prêtés. Le marchand encaisse bien ses $5, mais les bottes sont parties sans qu'il en ait rien obtenu. La droite compte dans ses rangs un grand nombre d'hommes rompus au rude métier des affaires; je serais bien aise de les entendre expliquer comment un tel système de commerce peut bien nous enrichir, con

tribuer au développement et à la prospérité du pays.

On ne peut rien concevoir d'aussi saugrenu que l'idée qu'un homme pourrait se soulever en tirant sur ses ganses de bottes, mais il est aussi facile d'accomplir un exploit semblable que chercher à enrichir le pays et à le rendre prospère en appliquant au commerce et aux affaires en général le système adopté par le Gouvernement, au grand plaisir de ses partisans qui croient y trouver le remède à tous les maux dont souffre notre commerce. De fait, le pays n'a pas d'argent pour faire des avances, mais on se fait fort de trouver à en emprunter pour l'employer comme je l'ai dit.

Monsieur le président, si ce système-là n'a pas été imaginé dans le but d'acheter les bonnes grâces des industriels canadiens, des gros monopoleurs, des puissants amis qui, de l'aveu même de certains ministériels, sont les maîtres du Gouvernement, il est pour le moins susceptible de dégénérer en moyen de corruption. En effet, que ne voit-on pas? L'Association des manufacturiers et les chefs des plus grandes maisons de commerce viennent mettre le Gouvernement en demeure de leur ouvrir de plus vastes débouchés et de rendre plus abondante la circulation de l'argent. Et le Gouvernement leur fait réponse qu'il leur paiera leurs marchandises pourvu qu'ils trouvent qui les achètera. N'est-ce pas alléchant? On ne demande au fabricant ni de faire son prix ni où il livrera les marchandises, ni rien de semblable; le Gouvernement ne met qu'une seule condition: c'est que les marchandises en question devront être des articles manufacturés. Mettez-les en tas sur les quais de Montréal, d'Halifax, de Saint-Jean ou de Vancouver, dit-il aux manufacturiers; faites vérifier vos factures par quelque employé que nous nommerons en ces endroits-là, et nous nous arrangerons pour que vos marchandises vous soient payées par chèque.

Pour les manufacturiers, n'est-ce pas là une véritable aubaine? Ils n'ont plus à envoyer de représentants à l'étranger; c'est autant de gagné. Ils n'ont pas à s'occuper de faire assurer leurs marchandises ni de les expédier de l'autre côté de l'Océan. le transport ne leur cause plus de souci, il n'ont plus aucun sujet d'inquiétude. Il suffit qu'ils produisent des articles de commerce; l'institution maternelle qu'on appelle le Gouvernement se fait forte de leur en payer le prix et de se charger de tout le reste.

[M. Duff.]

Si ce système n'est pas de nature à corrompre qui a des marchandises à vendre, je ne sais ce qu'on pourrait bien imaginer de plus effectif en fait de moyens de corruption. Je ne dis pas que tel soit l'objet de ce système, mais, comme dit le vieil adage, c'est déjà parfois faire le mal que d'avoir sous les yeux le moyen de l'accomplir. Au lieu de se mettre martel en tête pour aider les manufacturiers à vendre leurs produits aux prix qu'il leur plaît sans que les consommateurs aient le droit d'élever la voix, le Gouvernement ferait mieux de laisser ceux qui, de ce côté-ci de l'Atlantique, ont des marchandises à vendre, se chercher eux-mêmes des clients en Europe.

Il y a une quinzaine de jours, au cours d'un débat sur ce même sujet, on s'est plaint de la mauvaise distribution de ces commandes. Quelqu'un ayant osé affirmer que celles-ci étaient purement imaginaires, le représentant de Haldimand (M. Lalor), qui est fabricant ou a des intérêts dans l'industrie manufacturière, se chargea de découvrir le pot aux roses.

Il dit que les commandes ont été distribuées de la meilleure façon possible, qu'il n'y a pas eu d'injustice, que chacun a eu sa part. Cependant, la répartition des commandes est faite par un syndicat de manufacturiers qui s'entendent pour établir leurs propres prix. Ils distribuent les commandes comme ils veulent. Au Gouvernement il ne reste plus que la tâche difficile de trouver l'argent pour payer les marchandises. Ce n'est pas là une manière convenable ni sage de faire des affaires et le plus tôt nous nous en débarrasserons, le mieux ce sera.

Nous n'avons pas eu les renseignements nécessaires sur cet argent que nous allons donner à des pays étrangers pour activer le commerce en Canada. Nous ignorons combien nous allons donner, du moins je ne le sais pas. Nous ne savons pas comment on va opérer, comment les marchandises vont être achetées, comment elles vont être transportées à destination. Quand nous fournissons ainsi des fonds pour aider des pays étrangers, nous devrions en connaître quelque chose.

Il nous faudrait être d'autant mieux renseignés à cause de la situation actuelle. En effet, le prix non seulement des denrées alimentaires mais des produits manufacturés est tel que s'il était réduit à des proportions normales les ventes des manufacturiers seraient doublées et triplées et nos ouvriers seraient maintenus dans leur travail tout en gardant nos marchandises au

pays. Avant d'accepter les propositions des manufacturiers nous devrions faire une enquête minutieuse de la situation. La méthode adoptée par le Gouvernement ne devrait être ratifiée qu'en dernier ressort, quand nous ne verrions plus d'autre moyen de faire le commerce et de tenir nos ouvriers occupés.

C'est surtout au sujet des affaires navales que nous désirons des renseignements. Nous voulons aussi un peu plus d'explications sur l'argent que nous allons emprunter pour le compte des étrangers. Le ministre pourra peut-être nous donner difficilement ce renseignement ce soir, mais puisque nous sommes en droit de l'avoir, si aucun autre honorable député ne désire prendre la parole, je demanderais au ministre, à cette heure avancée, de laisser le projet de loi en suspens devant le comité.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pense pouvoir donner ce soir à mon honorable ami les renseignements qu'il demande sur la nécessité de crédits pour notre commerce d'exportation, et sur le mode d'opérer. Mais, avant d'aller plus loin je m'occuperai des observations de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff).

Ces observations sont très variées. Je ne prévoyais pas qu'il aurait abordé ces questions ce soir. J'avais l'idée qu'il en aurait parlé lorsque le ministre des Affaires navales aurait soumis ses crédits au comité, mais l'honorable député n'a nullement enfreint le règlement, car les crédits de la marine pour l'exercice prochain se trouvent compris dans ce crédit.

Le projet de loi actuellement devant le comité est analogue à ceux de l'an dernier et de l'année précédente. Seulement, le chiffre n'est pas aussi fort et son but est, comme le savent nos collègues, de faire face à ce que nous pourrions appeler le reste de nos dépenses de guerre, et surtout, comme la guerre est réellement sinon officiellement terminée, à nos dépenses de démobilisation et autres frais occasionnés par les hostilités.

Le ministre de la Milice nous dit que, pour ce qui le concerne, une partie du crédit ne sera affectée qu'à la démobilisation. Comme le ministre des Affaires navales soumettra ses crédits à la Chambre demain ou après-demain, je suggérerais à mon honorable ami de l'opposition de remettre à cette date ses observations provoquées par le discours de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Je crois que le retard à répondre à l'honorable député pour le motif que le ministre n'avait pas été prévenu que ces questions seraient discutées ce soir, n'est pas une raison suffisante pour ne pas adopter l'article en délibération.

Touchant la question générale des crédits, permettez-moi de faire une déclaration qui embrasse beaucoup de choses. D'abord, il n'est pas un homme dans tout le pays qui préférerait autant que moi retourner aux anciennes méthodes normales des affaires. La concession de crédits par le Dominion pour l'achat de nos produits agricoles et manufacturés nous est absolument imposée par les exigences de la situation financière due à la guerre. Prenons le grain, par exemple; je parlerai plus tard des produits manufacturés. Cette année, je ne m'attendais pas d'avoir à fournir plus de 100 millions pour l'achat de notre surplus exportable de blé et de farine. Mais, vu la situation de l'échange entre la Grande-Bretagne et ce continent, qui rend impossible à la Grande-Bretagne d'acheter du blé au Canada et aux Etats-Unis excepté avec des fonds fournis de ce côté-ci de l'Atlantique, et vu que ces fonds ne peuvent être obtenus que du Canada, le gouvernement du Dominion à payé jusqu'à ce jour 80 millions de plus, somme qui a été prêtée au gouvernement impérial pour l'achat de notre blé. Le gouvernement canadien a entrepris de prêter encore 90 millions qu'il faudra pour l'achat du reste du blé et de la farine de la récolte de l'an dernier.

Mon honorable collègue ne dira pas, j'en suis sûr, que nous cherchons par ce moyen à corrompre les cultivateurs. Si le Gouvernement du Dominion n'avait pas avancé ce crédit de 170 millions—j'espère que le montant ne s'élèvera pas jusqu'à ce chiffre, car la charge est bien lourde—tout notre surplus exportable de blé et de farine au Canada n'aurait pu être vendu. L'honorable député sait très bien que, dans l'ancien état de choses, le Gouvernement n'aurait pas du tout à intervenir, et je serais très heureux si nous vivions aujourd'hui dans ces conditions, alors que les vendeurs de blé et de farine n'avaient qu'à envoyer aux acheteurs leurs lettres de change accompagnées des documents nécessaires et recevoir leur argent au taux de New-York. S'ils pouvaient faire cela, nous n'aurions pas contre nous aux Etats-Unis, en ce moment, un taux défavorable de 3 p. 100. Voilà pour la farine et le blé. L'honorable député ne dirait pas que nous cherchons à acheter la faveur de la classe agricole ou que nous faisons ce qu'aucun gouvernement ne devrait faire à une époque comme celle que nous traversons, tout simplement parce que nous avons avancé les fonds indispensables

pour permettre aux cultivateurs et aux meuniers canadiens de vendre leur blé et leur farine, opération entraînant des bénéfices qui profitent à toute la population du pays.

En ce qui regarde les produits manufacturés, je suis convaincu que l'honorable député ne s'opposera pas à ce que je demande au comité de considérer un peu dans quelle situation nous nous trouvions lorsque l'armistice a été conclu au mois de novembre dernier. On a souvent dit que le talent de la prévention n'est pas suffisamment prisé. Les gens en voient les effets, mais ils en ignorent la cause. J'affirme sans aucune hésitation que si le Gouvernement du Dominion n'avait pas fait preuve de courage en présence de la situation financière qui nous menaçait au mois de novembre dernier, l'état de ce pays serait aujourd'hui des plus graves. Je crois que nous aurions eu des milliers, sinon des dizaines de milliers de sans-travail, et je ne voudrais pas dire ce qui aurait menacé le Canada en conséquence. Si l'honorable député veut se reporter en arrière, jusqu'au mois de novembre dernier, il se souviendra que tout le pays était en proie à l'anxiété et se demandait ce qui allait se passer dès le moment où nos grandes industries de guerre cesseraient de fonctionner. Directement et indirectement, la fabrication des munitions et d'autres fournitures de guerre donnait de l'emploi à environ 200,000 hommes et femmes. Voilà la situation qui s'est présentée au Gouvernement. Il nous fallait trouver, non seulement les crédits qui permettraient la vente de notre blé, notre farine, notre fromage, nos produits de viande, il nous fallait également envisager cette situation extrêmement difficile qui inquiétait grandement notre population ouvrière et notre monde des affaires en général, ainsi que tous ceux qui s'intéressaient au bien-être du pays et au maintien de l'ordre social. Ayant à tenir compte de cet état de choses et connaissant la situation financière internationale dont j'ai parlé, le Gouvernement, sur l'initiative du premier ministre, (sir Robert Borden) nomma une mission de guerre d'outre-mer sous la direction de M. Lloyd Harris, qui déjà avait obtenu d'heureux résultats en qualité de chef de la mission de guerre anglaise à Washington, et avait ainsi obtenu des commandes pour le Canada; monsieur le président du conseil privé, lors de la discussion de son budget, l'autre soir, nous a déjà signalé ce que M. Lloyd Harris avait fait à cet égard. Le premier ministre lui-même fit la traversée de l'océan accompagné de M. Lloyd Harris, de M. Frank Jones, de M. le docteur Robertson, naguère du département de l'Agriculture, et de M. Draper. Les trois classes d'intérêts nationaux, le commerce, la classe ouvrière et la classe agricole, étaient ici représentées.

Ces délégués ont déployé toute leur activité là-bas depuis le mois de novembre; et je suis surpris d'entendre l'honorable représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), à la suite d'une parole aimable à l'adresse du ministre du Commerce personnellement, le critiquer au point de vue administratif. Cependant, l'effort de ce dernier, à ce que j'ai pu constater, et suivant les rapports qui me sont arrivés d'agents qui ont été sur les lieux, a donné les résultats les plus palpables et des plus avantageux pour le Canada. Le ministre du Commerce a, sans contredit, fait un travail admirable au point de vue important de l'ouverture de nouveaux débouchés pour les grains, les viandes et autres produits du Canada. Les représentants des producteurs de grain de l'Ouest et de la halle aux grains de l'Ouest qui firent la traversée de l'Océan, l'automne dernier, se sont exprimés dans les termes les plus élogieux au sujet du travail exécuté par mon collègue relativement aux importantes questions qui les intéressaient particulièrement.

Le premier ministre a porté l'attention la plus grande à l'avancement du commerce canadien au delà des mers. J'ai été en relations télégraphiques ininterrompues avec lui, et des centaines de messages ont été échangés entre nous sur des questions de navigation et relativement au commerce général du Canada et à son extension actuelle en Europe.

Le but du premier ministre, en établissant cette commission, à Londres, était d'obtenir des commandes pour le Canada et de faire renaître la production de nos fabriques que la fin de la guerre avait interrompue. Les honorables députés peuvent se représenter l'effet que produirait la fermeture des fabriques de munitions, telles que nous les avions, au Canada, et des industries subordonnées, si nous ne pouvions remplacer ces industries par un commerce d'exportation équivalent ou, au moins considérable. Qu'on se rappelle que nous fabriquions ce dont nous avons nous-même besoin et que notre productivité en fait de munitions et d'approvisionnements de guerre avait sa répercussion sur notre commerce d'exportation. Donc, à moins de trouver un nouvel emploi pour notre main-d'œuvre et de nouveaux débouchés pour nos produits, notre régime industriel était exposé à péricliter et des dizaines de

milliers d'ouvriers sur tous les points du Canada se trouveraient sans travail. M. Lloyd Harris, en sa qualité de chef de la mission canadienne, à Londres, ne s'est pas contenté de faire tous les efforts possibles pour obtenir des commandes pour le Canada, mais il a encore, et dès le début, représenté énergiquement que les industries canadiennes devraient envoyer leurs propres représentants, en Angleterre, afin qu'ils puissent non seulement l'aider et profiter de sa coopération ainsi que de celle du personnel qu'il dirige, mais encore faire tout en leur pouvoir pour s'assurer des commandes personnelles, et je crois savoir qu'environ deux cents représentants de presque toutes les industries du Canada sont à Londres, aujourd'hui, à la demande de M. Lloyd Harris, et qu'ils travaillent de concert avec lui pour le bénéfice de notre commerce d'exportation. Je crois que c'est une erreur de dire que ce commerce d'exportation favorise quelques manufacturiers seulement; il me semble que ce n'est pas là représenter la situation telle qu'elle est. Nous nous inspirons souvent de l'intérêt de parti, dans cette Chambre, mais est-ce parler avec pondération que de dire que le commerce d'exportation du Canada n'est à l'avantage que d'un petit nombre de manufacturiers? Il y a des centaines de millions de dollars—

M. McKENZIE: J'ai lu la convention conclue au nom de la Roumanie et il me semble qu'elle est tout à l'avantage des fabricants, sauf pour un cinquième.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'arriverai à cela dans un instant. Je ne m'oppose pas à ce que mon honorable ami soulève cette question, car je suis le dernier homme qui refuse de fournir des renseignements sur les affaires publiques. Ce bill est important et je tiens à satisfaire mon honorable ami en faisant une déclaration complète. Il y a des millions de dollars placés dans des manufactures importantes de ce pays. Celles-ci emploient des centaines de milliers d'ouvriers dont les familles subsistent de leurs gages et ces ouvriers, à leur tour, par la dépense qu'ils font de leur argent, encouragent le commerce et l'industrie du Canada. D'où il suit qu'obtenir pour le Canada un commerce d'importation pour ses produits manufacturiers, ainsi que pour son grain et ses matières premières, ce n'est pas favoriser uniquement quelques manufacturiers, mais bien promouvoir le bien-être de toute la population du Canada. Si, je le répète, nous ne travaillions pas à développer ce commerce et à nous l'assurer pour le Canada, nous nous trouverions bientôt, en face d'une situation très grave.

Nous en arrivons maintenant aux crédits à faire. En premier lieu, nous devrons continuer (et les honorables députés de la gauche en conviendront, je le tiens pour acquis) à faire des prêts considérables à la Grande-Bretagne pour l'achat des denrées, du bois et des autres produits du pays dont elle aura besoin. Au cas où quelques députés ne comprendraient pas la situation, j'ajouterai que le fardeau sera beaucoup plus lourd sur nous cette année par suite de la démobilisation en Canada. Maintenant que nos soldats s'adressent au Trésor ici, notre budget est plus élevé qu'à l'époque où ces soldats étaient de l'autre côté, alors que nous empruntions de l'argent à la Grande-Bretagne pour leur entretien en Angleterre et en France et que ces emprunts étaient compensés par les avances faites ici à la Grande-Bretagne. J'ai expliqué qu'avec la récolte du blé, l'an dernier, nous avons réalisé, ou entrepris de réaliser, au moins 170 millions. Je n'ai aucun doute que, pour les denrées, nous ne devions faire de nouvelles avances à la Grande-Bretagne, bien que je sois heureux de déclarer que des marchés francs s'établissent le plus rapidement possible pour toutes nos marchandises. Notre récolte de blé de l'année, sera bientôt prête, et j'espère qu'elle sera abondante. J'ignore jusqu'à quel point l'Europe comptera sur nous pour des crédits à cet égard; mais quoi que nous obtenions, nous devons, et nous allons, assurer la mise sur le marché du surplus exportable de la récolte de blé du Canada cette année. A mon avis, c'est le premier besoin, celui dont l'importance est la plus grande pour tout le pays. Abordons maintenant les autres crédits. On disait couramment ici, en novembre dernier, que le Canada donnerait une forte impulsion à une partie de la tâche de reconstruction de la Belgique, de la France et des autres régions dévastées de l'Europe.

Il faut que l'Europe soit restaurée. Non seulement on aura besoin de vivres pour alimenter les gens qu'il l'habitent, mais on aura aussi grandement besoin de matières premières de toutes sortes et d'articles manufacturés en partie ou complètement, pour la vente desquels le Canda peut, je crois, concourir avantageusement avec les autres nations. Or, je prétends que si le Gouvernement n'avait pas pris la décision qu'il a prise en créant la mission de guerre et en ouvrant des crédits, les députés de la gauche, avec mon bon ami, le leader de l'opposition (M. McKenzie) à leur tête, reprocheraient très vivement aujourd'hui

même au Gouversement de n'avoir pas fait ce qu'il a précisément accompli. Ils auraient eu plus de raison de critiquer dans ce cas-là, car si nous n'avions pas agi de la sorte, la situation du Canada aurait été si grave que les critiques de l'opposition auraient eu une portée bien plus grande qu'elles n'en ont maintenant. Donc je prie mon ami, le leader de l'opposition de croire que nous ne faisons rien en Europe en matière de finances que nous puissions éviter de faire si nous voulons avoir des commandes.

L'hon. M. LEMIEUX: Quels sont les pays à part de la Roumanie, de la Belgique et de la France auxquels des crédits sont ouverts?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La Grèce.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le montant du crédit ouvert par le Gouvernement canadien à la France et à la Belgique jusqu'à date?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ferai un exposé complet à ce sujet, et je tiens à dire au leader de l'opposition et à ses collègues de la gauche, que je ne me formalise pas du tout de la question, car un projet de loi important mérite d'être sérieusement examiné en comité, et je n'ai pas l'habitude de refuser de donner les renseignements, lorsque je les possède.

Je tiens à faire remarquer au leader de l'opposition que nous ne sommes pas les seuls à faire ce que nous faisons. Les Etats-Unis ont, durant la guerre, prêté des milliards aux nations d'Europe pour leur permettre de continuer leurs opérations militaires et leur en prêtent encore maintenant, pour leur permettre d'acheter leurs produits aux Etats-Unis. Il faut qu'ils continuent à le faire par l'intermédiaire de leur gouvernement et de leurs institutions financières s'ils veulent faire des affaires. En d'autres termes, puisque l'Europe ne peut pas payer pour les vivres et les produits manufacturés que le continent américain peut lui fournir, il faut que ce dernier, s'il vent vendre, trouve l'argent de ce côté-ci de l'Atlantique. Il n'y a pas un seul commerçant à la droite de la Chambre qui ignore cela. Les Etats-Unis ont fait de grands efforts pour avoir des commandes, ainsi que mon honorable ami l'a dit, mais le fait qu'ils pouvaient ouvrir des crédits les ont aidés considérablement. Ils peuvent vendre leur blé, leurs viandes et toutes sortes de produits alimentaires à l'Europe, mais l'Europe ne peut pas vendre les valeurs européennes contre des valeurs américaines pour payer ces produits. Il faut que l'Europe emprunte des Etats-Unis. Cet argent sera emprunté en partie du gouvernement américain et en partie par les opérations ordinaires entre banques et par la négociation aux Etats-Unis des valeurs européennes.

Pendant nombre d'années, la Grande-Bretagne a tenu le plus grand marché monétaire à Londres. Les gouvernements étrangers y venaient négocier leurs valeurs, qui étaient achetées par les capitalistes anglais. De cette façon, on fournissait à Londres l'argent nécessaire pour les achats faits en Grande-Bretagne. Maintenant la même chose se passe sur le continent nord-américain. Nos gens, comme les gens des Etats-Unis, ne sont pas habitués à acheter des valeurs étrangères. Les Etats-Unis ont de la difficulté à devenir un centre financier international, parce que les Américains, à venir jusqu'à la guerre, n'étaient pas habitués, comme l'étaient les Anglais, à acheter des valeurs des états étrangers. Je ne saurais dire s'ils pourront s'y habituer suffisamment, pour faire de New-York, comme de Londres, un grand centre financier international, où l'on négociera les valeurs de l'étranger. Cela prendra probablement longtemps avant que cela ne s'accomplisse. Mais, comme je l'ai dit, le gouvernement américain a fourni des sommes énormes aux pays d'Europe, pour permettre à ceux-ci d'acheter des Etats-Unis les vivres et autres produits dont ils ont besoin. Je crois qu'il a prêté à la Grande-Bretagne seule entre quatre et cinq milliards de dollars pour les produits qu'elle a achetés de cette façon. Cela n'a pas été prêté en or et envoyé outre-mer; c'était un crédit ouvert à Washington, et la Grande-Bretagne, grâce à ce crédit, achetait des Etats-Unis les produits dont elle avait besoin. Il lui fallait ces produits et elle ne pouvait pas les acheter à moins qu'on ne lui ouvre ce crédit.

Quant à la Roumanie, je demanderai aux députés de se rappeler qu'elle aurait pu rester en dehors du conflit. Elle y est entrée à une époque très critique et elle a fait de grands sacrifices pour la cause commune. Je ne voudrais pas dire que l'intervention de la Roumanie n'a pas sauvé des milliers de vies canadiennes.

Que mes honorables collègues jettent un regard sur la carte et ils verront que la Roumanie forme un grand saillant qui se projette en Autriche-Hongrie, exposée à des attaques de front et de flanc—la Bulgarie au sud, l'Autriche-Hongrie au nord et à l'ouest. La Roumanie a tout risqué en

entrant dans la guerre; elle y a perdu dans le temps, mais elle avait fait son sacrifice. Du point de vue sentimental, il faudrait donc se garder de rien dire de dérogatoire au crédit de la Roumanie, dévastée qu'elle a été par la dernière guerre qu'elle a soutenue en commun avec les Alliés. Cela va sans dire, la Roumanie n'est pas si forte, financièrement, que la Belgique et la France, mais il faut que sa restauration se fasse. Ses champs ont été dévastés, ses troupeaux enlevés; et ses populations ont besoin de nourriture, de vêtements et de machines agricoles. Comment obtiendront-elles tout cela? Si l'on ne leur fournit pas de nourriture, elles mourront de faim; si on ne leur envoie pas de vêtements, elles courent les plus graves dangers des intempéries de l'air; si elles n'obtiennent pas de machines agricoles, leur culture ne saurait être restaurée. La Roumanie est un pays fort riche; elle est riche par la fertilité de ses plaines, par ses superbes forêts, par les ressources de ses champs pétrolifères et se remettra rapidement sur pied, quand elle en aura l'occasion favorable. Or, qui fournira à la Roumanie, le blé pour nourrir sa population, les vêtements pour la protéger contre l'intempérie des saisons, les machines agricoles et l'outillage de chemins de fer dont elle a besoin pour la restauration de ses champs et ses moyens de transport? Voilà une occasion favorable pour quelque nation. Les Etats-Unis ont saisi cette occasion. Depuis l'armistice, pour ne rien dire de ce qui l'a précédé, les Etats-Unis ont prêté à la Roumanie 25,000,000 de dollars—je le tiens de Washington—et tout cet argent est dépensé aux Etats-Unis.

Notre Commission commerciale à Londres a fait des ouvertures à la Belgique, à la France et autres nations de l'Europe qui ont besoin de fournitures de divers genres, tant en aliments qu'en articles nécessaires à la restauration de leurs pays, et elle a constaté qu'il s'ouvrait de superbes perspectives pour le commerce dans les Balkans, commerce excellent pour le moment qui servira à alimenter nos fabriques. à les tenir en exploitation, tout en fournissant du travail à nos artisans et à nos ouvriers, commerce qui augure bien pour l'avenir. La Roumanie, je le répète, était dans l'impuissance d'acheter des fournitures au Canada, à moins qu'on ne créât un crédit; la France et la Belgique se trouvaient dans la même situation, et j'ai fait observer que même l'Angleterre aurait été impuissante à acheter, à moins qu'on ne lui fît crédit. Nous avons accordé $25,000,000 de crédit à la Roumanie; $25,000,000 à la Grèce, dont l'avenir est des plus brillants; nous avons accordé $25,000,000 de crédit à la Belgique, et je suis convaincu qu'elle se relèvera bientôt des désastres de la guerre. La Belgique est un pays fort riche et elle peut sûrement compter sur la protection de la Ligue des Nations, sur celle de la Grande-Bretagne et de la France qui sont intéressées à la conservation de son intégrité territoriale.

L'hon. M. LEMIEUX: Et la France?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quant à la France, je dois répéter, au bénéfice de mon honorable ami, ce que j'ai dit l'autre soir. Le premier pays auquel nous avons fait des ouvertures, longtemps avant l'armistice et immédiatement après, relativement à la restauration du pays, c'est la France. Nous avons étudié la question avec le représentant de la France à Washington; des conversations ont été engagées directement avec le gouvernement français, par le ministre du Commerce et M. Lloyd Harris, et je puis ajouter par le premier ministre; nous lui avons offert un crédit de—disons-le, un crédit sans limites. Ce que j'avais à la pensée, c'est un crédit de 50,000,000 à 100,000,000 dollars. L'avenir de la France ne fait pas doute. Nous lui avons offert le crédit dont elle pourrait avoir besoin pour ses achats au Canada. Seulement, voici la situation où se trouve la France: elle a ses propres industries à stimuler, ses classes ouvrières à encourager, et tout naturellement elle désire, dans la mesure de ses capacités, effectuer sa propre restauration au moyen de ses industries nationales, et elle veut fournir du travail à ses populations. Jusqu'à présent, elle n'a donc pas senti le besoin de se prévaloir de notre offre de crédit; or, je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami et à la Chambre, combien nous aurions été heureux de faire bénéficier la France de ce crédit pour les achats à faire en ce pays.

J'ai indiqué tous les crédits qui ont été offerts, sauf ceux que nous avons accordés à la Grande-Bretagne et qu'il nous faudra accorder. Que le chef de l'opposition veuille bien m'en croire, nul ne respirera plus à l'aise que moi, lorsque les marchés seront rouverts au blé, à la farine, et à toutes les autres marchandises, et que nous reviendrons à la situation commerciale antérieure à 1911. Le chef de l'opposition a semblé donner à entendre qu'à son avis, nous sommes blâmables, parce que nous ne commerçons pas comme en 1911. Mais

il a oublié un point fort important—un fait dont William Hohenzollern porte la responsabilité et non pas moi—et ce fait, c'est la guerre. Si nous faisons les affaires de cette façon, c'est que depuis 1911, nous avons eu la guerre, et notre pays jusqu'ici a été dans l'absolue impuissance de revenir à l'état commercial normal dont a parlé l'honorable député. A mon avis, dès que les conditions industrielles le permettront, dès que le commerce pourra suivre les voies accoutumées, le Gouvernement ne devra plus faire de prêts dans le but de faciliter la vente de nos produits.

La méthode naturelle est de laisser leur vente se faire par les voies commerciales et financières ordinaires. Le Gouvernement a agi comme il l'a fait pour deux raisons: En premier lieu afin de donner de l'emploi à ceux qui autrement seraient sans travail au Canada et de maintenir l'activité dans nos fabriques; en deuxième lieu pour développer le commerce d'exportation du pays.

En ce qui touche le placement des commandes, on a soulevé, l'autre soir, une question relative aux commissions. J'ai fait une enquête sérieuse auprès de M. Lloyd Harris qui est outre-mer; il ne connaît rien de commissions qui auraient été payées pour des affaires. J'ai aussi envoyé un avis ici à la commission du commerce lui disant qu'il n'était pas nécessaire de payer des commissions d'aucune nature et qu'aucune commande ne devrait être donnée à des firmes qui payaient des commissions ou des rémunérations à quiconque en dehors de leurs propres employés ou de leurs agents. Ces opérations commerciales se font à Londres. Les agents, disons, du Gouvernement roumain savent ce qui leur faut, ils traitent par l'entremise de la mission commerciale canadienne et avec les représentants des différentes branches des manufactures canadiennes. Ils discutent les prix à payer et ils voient les échantillons—nos agents sont en concurrence avec d'autres qui essayent d'obtenir les mêmes commandes—et ensuite la commande est faite par l'entremise de la commission du commerce ici, commission qui est dirigée par des hommes honorables et compétents. Il me semble que nous ne pouvions pas employer une meilleure méthode d'obtenir des affaires pour tous les manufacturiers du Canada que celle que nous avons appliquée par l'établissement de cette mission à Londres, qui se complète ici par la mission commerciale canadienne. Il est facile de critiquer mais il est difficile de fonder et de créer. L'organisation que nous avons établie et qui à l'époque de sa création a reçu l'approbation du public canadien, (ce fut une question très importante), maintient aujourd'hui des milliers de gens au travail, encourage l'industrie et le commerce du pays et devrait mériter les compliments des honorables députés de l'opposition quand ils comprendront parfaitement son rôle. A la tête de notre commission commerciale, ici, nous avons sir Charles Gordon, un homme très compétent et très honorable, comme l'a dit, l'autre soir, le député de Maisonneuve (M. Lemieux). A Londres, nous avons M. Lloyd Harris, qui est bien connu de la plupart des membres de la Chambre. Autant que je peux m'en rendre compte, le Gouvernement a fait ce qu'il devait faire à une époque comme celle-ci. Envisageons l'avenir et prévoyons le moment—j'ignore s'il est bien éloigné; j'espère que non—où le Gouvernement canadien n'aura pas à fournir de crédits; alors nous bénéficierons de tous les rapports que nous aurons établis avec les pays étrangers. Nos marchandises seront connues et un élan sera donné à toute l'industrie du pays.

Quant aux dettes contractées par un gouvernement envers un autre, c'est habituellement une obligation très honorable pour les gouvernements et je ne doute pas que les avances faites par le Gouvernement du Canada, quelle que soit leur importance, seront remboursées en temps voulu, aussitôt que les conditions de la paix permettront à ces nations de se remettre debout et dès que les échanges internationaux seront rétablis.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le taux de l'intérêt exigé?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous aurions pu demander six, six et demi ou sept pour cent, mais nous traitons avec des gouvernements et nous n'avons pas pensé qu'il était digne d'exiger un taux trop élevé d'intérêt. Nous leur avons demandé exactement le prix qu'il en coûte ici pour se procurer de l'argent—5½ p. 100.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): La plupart de ces pays européens ont adopté le système de protection. Les marchandises seront-elles soumises aux droits de douane quand elles arriveront dans ce pays?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne peux pas me prononcer sur ce point; mais ce sont les gouvernements qui achètent les marchandises et sans doute les gouvernements pourront s'arranger pour les recevoir en franchise. Nos relations ne sont pas avec des individualités de ces pays mais avec les

gouvernements. Par exemple, nous accordons au gouvernement belge un crédit de $25,000,000 et la Belgique doit envoyer ici une mission pour faire des achats. Le gouvernement belge, qui nous a emprunté l'argent et qui est absolument responsable, emploiera son crédit dans notre pays pour acheter au mieux de ses intérêts. Je crois que la compagnie de la baie d'Hudson a fait quelques achats pour le gouvernement belge. La Grèce aussi enverra ici une mission pour faire des achats. Quant au crédit accordé à la Roumanie, $5,000,000 seront employés en achat de blé, $5,000,000 en matières premières—cet achat n'est pas encore fait—et le reste sera employé en acquisition de produits manufacturés, tels que vêtements, lainages, textiles, instruments agricoles et aussi, je l'espère, du matériel de chemin de fer; en d'autres termes ce dont ils ont besoin pour le rétablissement de leur pays.

Mes honorables amis de la gauche diront peut-être que le Canada assume un risque à ce sujet. Supposons que cela soit. Eu égard à la situation où se trouvait le pays en novembre dernier, menacé qu'il était d'assister à la ruine de ses industries, il est absolument justifiable de faire ce que les Etats-Unis ont fait sur une immense échelle et ce que fait la Grande-Bretagne elle-même. Cette guerre a causé une si profonde dislocation dans la finance, le commerce et l'industrie des différents pays de l'univers que si, au cours de cette année, année de guerre dans certains sens puisque nous subissons encore les conséquences de la guerre, nous allions manquer de courage ou de ressources, notre situation serait bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Si bien informée que soit la gauche, elle ne saurait apprécier parfaitement ce qui est résulté et ce qui résulte encore des opérations financières du Gouvernement. Si l'on tient compte des gratifications accordées aux soldats, des paiements qui leur ont été faits et dont le ministre de la Milice a parlé, si l'on tient compte de notre programme relatif à la construction des navires; si l'on tient compte, enfin des énormes dépenses nécessitées par nos achats de grain et la vente de nos produits manufacturés, que j'ai mentionnée, quelle eût été la situation si, le 11 novembre dernier, le Gouvernement avait dit: "La guerre est finie, nous allons nous en tenir là, nous n'avancerons plus d'argent pour le commerce du blé, des viandes ou des produits manufacturés, nous allons laisser aux particuliers le soin de faire leurs affaires en ne comptant que sur leurs propres ressources?" Pour moi, je me serais enfui du pays, car je n'aurais pas voulu faire face à la situation qui serait résultée de cette attitude. Que serait-il arrivé si l'activité nationale stimulée comme elle le fût pendant la guerre, avait dû être tout à coup paralysée? J'ose l'affirmer, si le Gouvernement n'avait pas eu le courage et l'adresse de venir à la rescousse des particuliers et de fournir les crédits qu'il a fournis, le Canada se serait trouvé en bien mauvaise posture.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre comprend-il dans le crédit les frais de transport?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois que sur les 25 millions mentionnés, il y a un million d'affecté au transport. Si mon honorable ami (M. McKenzie) désire que nous poursuivions la délibération de ce bill demain après-midi ou demain soir, j'y consentirai, tant j'apprécie sa requête, et je ne pense pas qu'il nous faille bien du temps pour en finir avec le bill. Quant aux observations de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), le ministre intérimaire du Commerce (M. Maclean) qui a agi comme ministre intérimaire de la Marine et des Pêcheries, en dira peut-être quelques mots, mais je les signalerai au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) pour qu'il y fasse allusion quand il s'agira de l'étude de son budget. Ce bill a une portée générale; il ressemble aux bills antérieurs par son texte et à d'autres points de vue; il intéresse la démobilisation tout comme les autres intéressaient la guerre, et il me semble que les questions dont on a parlé ce soir, surtout celles que l'honorable député de Lunenburg a signalées, peuvent être traitées sans inconvénient à l'occasion du budget.

M. McKENZIE: Elles peuvent l'être à cette occasion, sans doute, mais en songeant qu'il a lui-même admis que l'honorable député de Lunenburg a parfaitement raison de les aborder à l'occasion de ce bill, le ministre des Finances reconnaîtra qu'il le faut maintenant, car lorsqu'il s'agira du budget, l'honorable député devra répéter son discours et exposer les faits à l'occasion d'une autre question. C'est ce que nous voulons éviter, afin d'épargner du temps.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le ministre de la Marine et des Pêcheries va soumettre son budget demain après-midi. Il a l'intention de présenter alors un exposé relatif à la construction des navires. Il pourra répondre en même temps à l'honorable dépu-

té de Lunenburg et les observationsc faites par celui-ci ne retarderont pas l'adoption de ce bill. A l'occasion des subsides ou d'un bill relatif à une dépense des deniers publics, on peut présenter n'importe quel grief, et il n'est nécessaire d'y répondre que s'ils paraissent se rapporter au crédit dont il s'agit. Cependant, je suis sûr que le ministre de la Marine et des Pêcheries se fera plaisir de traiter les observations déjà faites par l'honorable député de Lunenburg, et bien que j'aie à cœur l'adoption de ce bill, il peut être réservé jusqu'à demain après-midi, nous pourrons alors y revenir, et je n'ai pas de doute que nous en achèverons l'étude en peu de temps.

M. McKENZIE: L'honorable ministre a eu la bonté de s'adresser surtout à moi-même; mais il n'a aucunement justifié son gouvernement d'avoir pris la nouvelle attitude qu'il a adoptée en ouvrant des crédits à un pays étranger avec lequel nous n'avons jamais fait de commerce.

Nous avons pris une large part à cette guerre, et nous y avons joué un noble rôle, comme alliés surtout de la mère patrie. Personne au reste ne trouve à redire aux sommes que l'on a dépensées à cette fin. Le premier ministre intérimaire me permettra bien de lui dire, toutefois, que rien ne nous oblige à relever la Roumanie, non plus que toute autre contrée qui, de sa propre initiative, a pris les armes et a subi de ce fait certain dommage. C'est aller un peu loin que de demander au peuple canadien de faire cette avance, lui qui n'a pas d'argent et doit emprunter pour ses propres besoins, lui qui ne peut, à cause de la cherté de la vie et pour d'autres raisons, se procurer tout l'argent qui lui est nécessaire. Aussi, le premier ministre intérimaire pousse les choses à l'extrême en attendant ce soir de ses partisans des marques de sympathie et d'approbation quand il leur dit que ces avances sont faites par pure générosité de cœur et par un sentiment d'extrême loyauté. La Roumanie, en effet, s'est brouillée avec ses voisins parce qu'elle l'a voulu et non par un désir de nous être fidèle.

Je ne trouve pas mauvais que l'on fasse crédit à l'Angleterre, à la France ou à la Belgique, puisque le premier ministre intérimaire pourrait, avec les obligations de ces pays dans ses voûtes, se procurer aisément des fonds à toute banque canadienne ou américaine. Mais le commerce dont nous voulions nous emparer, par les soins de notre mission commerciale, était celui d'un Etat dont les valeurs évidemment ne passent pas pour bien bonnes dans ce pays, valeurs avec lesquelles le premier ministre intérimaire serait incapable de trouver de l'argent à emprunter et qui, selon le mot de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), sont colportées de la boutique d'un courtier marron à l'autre et sont offertes à Londres pour beaucoup moins que le pair. Ce que nous aurions dû faire, c'était de traiter avec la Grande-Bretagne et la France et, si la Grande-Bretagne ou la France veulent avancer des marchandises à ces puissances secondaires, qui sont sous leur contrôle, et devront les payer ou en subir les conséquences, ce serait une affaire pratique. Nous pourrions fort bien dire au gouvernement britannique: nous vous donnnerons tout le crédit dont vous avez besoin; nous nous arrangerons pour vous faire envoyer les marchandises et vous pourrez ensuite traiter avec les pays secondaires. Nous n'avons jamais eu de rapports avec ce pays dans les jours les plus prospères du Canada, et pourquoi maintenant passerions-nous par-dessus la France, l'Italie et la Grande-Bretagne pour rechercher un commerce avec des pays qui nous ont toujours été parfaitement inconnus? Voilà à quoi je trouve à redire.

On assure que notre mission commerciale et nos ministres du commerce ont été si maladroits, si incapables, si lents à s'emparer du commerce extérieur, qu'ils ont laissé échapper les occasions les plus fructueuses et n'ont été que trop heureux de se rattrapper sur le commerce qu'ils pourraient faire avec la Roumanie en lui faisant l'offre des fonds voulus. Voilà où gît la difficulté. Si nos fabricants étaient représentés outre-mer par des gens alertes, ils auraient eu les commandes que ceux des Etats-Unis ont obtenues, si bien que, pour se donner l'apparence d'être utiles au pays, ils ont fait ce coup de maître de dire à la Roumanie: Nous vous avancerons l'argent si vous voulez être assez bons pour acheter nos marchandises. Voilà tout ce qu'ils ont fait pour en prendre occasion de se faire un grand mérite de la chose; mais je ne crois pas qu'ils aient montré dans la circonstance beaucoup de prévoyance ou de capacité.

Je veux être absolument juste pour les fabricants. Nous en avons dans la partie du Canada d'où je viens. Ils fabriquent des rails et toute sorte d'ouvrages en acier. Ils n'ont eu aucune aide du Gouvernement.

M. NICHOLSON: L'honorable député nous dirait-il quels moyens on a pris pour

procurer à la Steel Company de Sydney les commandes qui lui ont permis de continuer à fabriquer des rails d'acier?

M. McKENZIE: Dans le but de construire, l'été prochain, trois, quatre, dix ou même mille milles de voies ferrées, le ministre des Chemins de fer a jugé à propos de commander l'exécution de rails à un prix inférieur à ceux du temps de la guerre. Voilà tout ce qui a été fait, et je suis bien persuadé que toute commande de cette nature devrait être donnée à n'importe quel fabricant du pays. La Nova Scotia Steel a dû envoyer à Londres son propre agent et faire de son mieux pour s'assurer des commandes. Le colonel Cantley s'est rendu à Londres pour la Nova Scotia Steel. La compagnie n'a eu l'aide de personne; elle a dû renvoyer pour une couple de mois quelques-uns de ses employés, parce qu'il n'y avait pas assez d'ouvrage pour maintenir l'usine en pleine activité; mais elle a eu de beaux bénéfices pendant la guerre et elle a enduré de son mieux toutes les difficultés qui se présentaient, sans aide du Gouvernement. Si la Nova Scotia Steel et d'autres entreprises de la partie du Canada d'où je viens ont a cherché elles-mêmes un débouché à leurs produits, je ne peux concevoir que d'autres n'en fassent pas autant.

M. DAVIDSON: L'honorable député sait-il que le colonel Cantley n'a pu obtenir aucune commande en Angleterre, à cause de la difficulté de trouver là-bas les fonds qu'il aurait fallu?

M. McKENZIE: Je l'ignore absolument. Je sais, par exemple, qu'après avoir chômé quelque temps, on est retourné à l'ouvrage et tout va bien aujourd'hui. La compagnie n'a pas eu un sou de ce Gouvernement ni de personne.

M. DAVIDSON: Le colonel Cantley n'a pu obtenir aucune commande outre-mer.

M. McKENZIE: Je n'en sais rien; tout ce que je sais, c'est qu'il est passé outremer dans le but d'en obtenir. Je sais, en outre, que les aciéries fonctionnent de leur propre initiative, sans l'aide d'un sou de l'administration, et, ce qu'elles ont fait, d'autres devraient pouvoir le faire. Personne cependant ne se donnera du mal, si le ministre des Finances doit prendre sur lui toutes les responsabilités et subvenir aux besoins de chacun. Je suis sûr que la Nova Scotia Steel Company, comme la Dominion Iron Coal Company et autres établissements de la Nouvelle-Ecosse, saisiraient avec empressement une pareille occasion, mais il leur a fallu se tirer d'affaires elles-mêmes, et elles y ont passablement réussi.

Je crois, au reste, que la saine raison demande que les affaires soient ainsi menées dans tout pays. Vu l'heure avancée, je suggérerais que l'on remît à plus tard l'examen de ce projet de loi.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous le reprendrons demain.

M. DUFF: Lors du débat sur la résolution qui a donné lieu à ce projet de loi, j'ai demandé à savoir quand avait été rendu le décret relatif à l'emprunt roumain, et le ministre des Finances avait promis de me le dire. Je savais déjà qu'un décret était rendu, et le premier ministre s'est engagé à me dire quand. Deux ou trois semaines se sont écoulées depuis et je ne sais pas encore quand a été rendu le décret qui accorde un crédit à la Roumanie. Je crois savoir qu'il l'a été quatre ou cinq jours seulement avant le débat sur la résolution, mais j'aimerais à en connaître la date précise.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai si bien porté attention à la demande de mon honorable ami que dès le lendemain le décret était ici. Il a été rendu aussitôt que nous est parvenu l'accord signé par le ministre du Commerce et de l'Industrie et par le premier ministre de la Roumanie. On ne pouvait le rendre avant. Je n'aimerais pas à laisser croire à mon honorable ami que j'ai pu manquer d'égard à son endroit.

M. DUFF: Le ministre doit s'être approché du bureau à petit bruit. Il est étrange que le Gouvernement décide lui-même une pareille avance lorsque les représentants du peuple sont assemblés, et je proteste contre une semblable démarche.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le sous-greffier me dit qu'effectivement, j'ai mis le décret sur le bureau le 11 avril. (Exclamations.)

M. McKENZIE: Cela amuse beaucoup les membres de la droite d'apprendre qu'un décret a pu être déposé sur le bureau à notre insu. Je dirai bien à cet égard que cette façon de procéder n'est guère un moyen convenable de communiquer à la Chambre les renseignements qu'on demande au ministère. Je m'en suis plaint une douzaine de fois. Quand il s'agit d'un document de cette importance, il faudrait, non seulement le déposer sur le bureau, mais en mettre une copie dans le tiroir de chaque député. Nous n'entendons absolument rien ici; j'ai peine moi-même à entendre un mot, et c'est

bien pis pour les bancs en arrière. Un décret peut être déposé sur le bureau sans que personne en ait connaissance. Nous ne pouvons pas toujours regarder par-dessus l'épaule du greffier pour voir ce que l'on dépose devant lui. Je répète que, dans le cas de pièces dont il convient que la députation ait connaissance, une copie devrait être laissée dans le tiroir de chacun de nous, comme on le fait pour les prévisions budgétaires.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à minuit et quart jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 8 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. RICHARDSON présente le 2e rapport du comité permanent chargé de surveiller la publication des débats. Le rapport est ainsi conçu:

L'attention de votre comité ayant été appelée sur le système actuel qui cause un retard dans la reliure de l'édition revisée des Débats de la Chambre, parce qu'il faut attendre que l'index général en soit terminé, ce qui empêche d'en faire la distribution dans un délai raisonnable après la prorogation du Parlement.

Votre comité émet l'avis, en vue de hâter la distribution des volumes reliés en question, que chaque volume contienne un index de la matière que contient ledit volume, et que le dernier volume contienne l'index général.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. MACLEAN: Le rapport relatif aux subventions pour le transport des dépêches et aux paquebots pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1918, avec les relevés du trafic, etc., au 31 décembre 1918.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI PRIVANT LES INSOUMIS A LA LOI MILITAIRE DE LEURS DROITS D'ELECTEURS.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) demande à présenter un projet de loi (bill n° 91), concernant les droits électoraux des insoumis à la loi militaire.

Quelques VOIX: Expliquez-le.

L'hon. M. MEIGHEN: Les catégories auxquelles le bill s'applique sont généralement connues comme catégories des insoumis à la loi militaire. Elles se composent de ceux qui ont failli aux devoirs que la loi du service militaire leur imposait.

Ces catégories d'insoumis sont subdivisées en classes qui sont l'objet d'une définition toute particulière. Aux termes du projet de loi, les sujets compris dans ces classes sont, pour une période de quinze années, déclarés inaptes à occuper toute charge ou tout emploi relevant de la couronne, inéligibles à la Chambre des communes et au Sénat, et déchus du droit de voter aux élections fédérales. N'est inclus dans aucune de ces classes quiconque a purgé une condamnation régulièrement prononcée, et l'inhabilité prescrite dans le projet de loi ne vise aucun de ceux qui ont bénéficié de l'amnistie décrétée en août dernier, qui ont réellement fait du service militaire après avoir été mis en état d'arrestation et ont subséquemment subi la peine prescrite par toute sentence rendue selon la loi.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ces classes comprennent-elles tous les insoumis relevant des deux ministères de la Justice et de la Milice? Le ministre disait l'autre jour qu'il existe six classes; sont-elles toutes visées par le projet de loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 87), adopté par le Sénat, concernant la pollution des eaux navigables.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu oralement sont indiquées par une astérisque.

CONCESSIONS DE TERRAINS PETROLIFERES.

M. PAPINEAU demande:

1. A-t-on accordé des baux pour terrains pétrolifères dans les provinces de l'Ouest depuis le 1er janvier 1917?

2. Dans l'affirmative, en vertu de quels règlements et à qui?

3. Des demandes ont-elles été dernièrement faites par quelque compagnie pour l'obtention de privilèges particuliers sur des champs pétrolifères ou pour leur mise en réserve dans les provinces de l'Ouest?

4. Si semblables privilèges et réserves ont été décrétés ou doivent l'être, sous l'empire de quelles conditions et pour qui le seront-ils?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de consulter le Parlement avant de créer ces réserves ou d'accorder ces privilèges?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. Oui. 2,168 de ces baux ont été accordés depuis le 1er janvier 1917.

2. En vertu des règlements relatifs au pétrole et au gaz naturel, dont un exemplaire est ci-annexé. La préparation de la liste des locataires demanderait plusieurs plusieurs jours de travail.

3. Ces privilèges à l'égard des terrains pétrolifères de l'Ouest et la mise en réserve de ces terrains ont fait l'objet d'un très grand nombre de demandes.

4. Il n'a pas été accordé de privilèges semblables.

5. Le Gouvernement consultera le Parlement en chaque cas, sauf là où il est déjà autorisé à agir.

LES COMPTES DE LA MILICE.

M. ROBB demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait rendre un décret du conseil en vertu de la loi des mesures de guerre, relativement à la vérification des comptes de la milice, au Canada, par un fonctionnaire du ministère?

2. L'auditeur général a-t-il été prié d'accepter la vérification faite par les fonctionnaires du ministère de la Milice, sans avoir reçu les pièces justificatives et la preuve des paiements, comme l'exigent les Statuts?

3. Le Gouvernement peut-il, d'après la loi des mesures de guerre, forcer l'auditeur général à accepter une vérification faite par un fonctionnaire sur lequel il n'a aucune autorité?

4. Qui est le fonctionnaire nommé par ledit décret du conseil, depuis quand est-il à l'emploi du ministère de la Milice, quels sont ses appointements, et quelle était son occupation ou sa profession avant son entrée à la Milice?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Le décret n° 316 en date du 8 février 1918 autorise la nomination au ministère de la Milice d'un auditeur général responsable envers le sous-ministre. Avant cela, la vérification des comptes était assignée au personnel du comptable et payeur général.

2. Par le décret n° 1136 en date du 22 mai 1918, l'auditeur général du ministère de la Milice est soustrait à l'autorité de ce département et placé sous celle de l'auditeur général envers lequel il est responsable. Cette décision fut prise après consultation avec feu l'auditeur général qui mit ses initiales au bas de l'original du rapport transmis au Conseil privé. Le changement fut motivé par l'énormité du chiffre des dépenses que le budget de la guerre autorise le département de la Milice à faire, et le nouvel auditeur général consent à remplir les prescriptions de ce décret-là jusqu'à ce que les choses aient repris leur cours normal au ministère de la Milice.

Aux termes du décret n° 1136, tous les comptes sont, avant d'être soldés, vérifiés par le représentant de l'auditeur, ce qui entoure de toutes les précautions possibles le déboursement des deniers publics. L'auditeur général reçoit les comptes et justifications en la manière habituelle. Avant la date du décret n° 1136, les comptes étaient soldés par le ministère de la Milice, puis vérifiés par l'auditeur général.

En vertu du décret du conseil 1136, tous les comptes sont vérifiés avant paiement par l'auditeur général.

3. Oui. Répondu sous les numéros 1 et 2. L'auditeur général a été partie à l'entente, mais non forcé, comme on le prétend.

4. Le lieutenant-colonel D. F. Pidgeon s'est enrôlé dans le corps expéditionnaire canadien le 10 août 1914, avec le grade de lieutenant. Il a été promu au grade de capitaine et a servi à l'étranger douze mois, dont neuf en France. Paye, $4,182.50 la même que celle de l'auditeur général d'outremer. Payé en qualité d'officier du corps expéditionnaire canadien. Ancienne occupation, financier et courtier d'immeubles.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. LEMIEUX:

1. Copie de tous télégrammes, lettres et autres documents touchant les fournitures achetées pour les lignes télégraphiques du Yukon durant l'exercice financier 1918-1919, y compris copie des soumissions, les noms des soumissionnaires et la somme de chaque soumission.

2. Etat indiquant les sommes payées pour publicité, impressions, etc., par les divers départements ministériels pendant les exercices 1916, 1917, 1918, aux journaux suivants: "The Brantford Expositor", "The Woodstock Sentinel Review", "The Stratford Beacon", "The Kingston Whig", "The Hamilton Times", "The Toronto Globe", "The Toronto Star", "The Geulph Mercury", "The Niagara Falls Review", "The St. Catharines Journal", "The Ingersoll Chronicle", "The Orillia Times", "The Belleville Ontario", "The Simcoe Reformer", "The Richmond Hill Liberal", "The Acton Free Press", "The Mitchell Recorder" et "The Owen Sound Sun".

Par M. CHISHOLM:

Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et autres documents échangés entre le ministère des Postes et des particuliers du comté d'Inverness, au cours de 1918 et de 1919, et se rapportant de façon quelconque à l'entreprise touchant le transport du courrier de la gare d'Inverness à Margaree Harbour (N.-E.).

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt de ces documents.

RATIFICATION DU TRAITE DE PAIX.

M. CRONYN: Je désire demander au premier ministre intérimaire ce que le Gouvernement se propose de faire au sujet de l'examen, et si c'est nécessaire, de la ratification du traité de paix dont les conditions ont été portées à la connaissance de la Chambre hier?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): La signature du traité de paix est un acte exécutif. Après la signature du traité par les parties, il sera soumis au Parlement pour y être pris en

considération et sanctionné législativement. Si je comprends bien, les ratifications seront remises à Paris et le traité engagera les puissances à partir de la date de sa ratification.

M. McKENZIE: A propos de la question soulevée par l'honorable député de London (M. Cronyn) le ministre intérimaire dit-il que ce Parlement ne sera pas appelé à ratifier le traité?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai dit tout le contraire. J'ai expliqué que la signature du traité est un acte exécutif, mais qu'après que ce traité aura été signé par les parties intéressées, il sera soumis à ce Parlement comme à tous les parlements des puissances intéressées, pour y être examiné et ratifié.

J'ai déclaré de plus qu'il y avait dans le traité une disposition relative à la remise des ratifications à Paris, chaque puissance devant être liée par le traité à partir de la date de sa ratification.

M. JACOBS: Qu'arriverait-il si le parlement canadien refusait de sanctionner le traité?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Comme il serait signé par le premier ministre et les représentants accrédités du Gouvernement à titre de plénipotentiaires, je ne conçois pas que le Parlement refuserait de le ratifier. S'il refusait, les conséquences constitutionnelles ordinaires s'ensuivraient, mais je ne crois pas qu'elles se produisent. La ratification par le Parlement se fera de la même manière que par le parlement impérial, de la signature de ses plénipotentiaire, par le Congrès des Etats-Unis et par les autres corps législatifs intéressés.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre est-il exact en employant le mot " ratification "? La ratification est une partie des formalités sans laquelle un traité n'est pas complet. Si je ne me trompe, l'honorable ministre dit que le traité sera complet sans aucune ratification ici. Je suppose qu'il veut dire qu'il sera soumis à notre Parlement pour être approuvé ou rejeté, si nous le voulons, mais que dans un cas comme dans l'autre, le traité sera mis en vigueur sans qu'il soit besoin de notre ratification.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne partage pas la manière de voir de mon honorable ami. Laissez-moi vous citer un exemple:

Une entente fut conclue entre l'ancien gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et signée au nom du Gouvernement. Plus tard, elle fut soumise à l'approbation du Parlement; tant que le Parlement ne l'avait pas ratifiée elle n'engageait aucunement le Canada. De même, mon honorable ami a négocié un traité avec Washington en 1911; si j'ai bien saisi la chose, ce traité fut signé par l'honorable député et ses collègues, mais il n'avait force de loi qu'après délibération et approbation par le Parlement; et dans ce dernier cas le traité ne fut pas approuvé par le Parlement. A mon sens le cas actuel ne diffère en rien du précédent.

L'hon. M. FIELDING: Permettez, l'honorable député fait erreur. Il ne fut pas signé de traité à Washington; il fut conclu une convention sous réserve de l'approbation—et non la ratification—du Parlement; l'échange des ratifications fait partie de la procédure indispensable à la validité d'un traité

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Ce n'est pas le moment, en début de séance, d'entamer une discussion.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le premier ministre intérimaire me permettra-t-il une question? Au cas où ce Parlement ne ratifie pas le traité, est-ce que la guerre va recommencer?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami se sent d'humeur belliqueuse; peut-être serait-il capable de commencer une nouvelle guerre.

PRIX DE LA MARGARINE.

M. McCOIG: Monsieur l'Orateur, je veux signaler à l'attention du ministre suppléant du Commerce (M Maclean), une question de très haute importance pour le public consommateur. Le "Globe" de Toronto imprimait, hier, un rapport sur le prix élevé du beurre. Le Dr Hastings, officier de santé, a déclaré, après enquête:

> La demande du beurre d'exportation règle le prix que doit payer le consommateur local, et dernièrement cette demande a subi une hausse, surtout dans les marchés de l'Angleterre et des Etats-Unis. Par contre, le docteur Hastings ne peut trouver aucune justification du "prix extrêmement élevé de la margarine".

Ailleurs, le journal dit ce qui suit:

> La margarine qui s'est vendu 25 cents la livre en Grande-Bretagne, se vend maintenant 16 cents. Ici le prix des fabricants est de 33 cents, et les débiteurs demandent parfois jusqu'à près de 50 cents.

Et il veut savoir la raison de cette différence. Nous admettons la margarine en Canada sans droit d'entrée; si les fabricants tirent un profit trop élevé du consommateur ils commettent une injustice et le Gouvernement devrait y voir.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'est pas en règle; nous faisons l'appel de l'ordre du jour. J'ai cru qu'il allait poser une question au Gouvernement. Sa demande pourrait fort bien être couchée sur le Feuilleton en forme de question.

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire du Commerce): Je m'efforcerai de donner demain à l'honorable député (M. McCoig) une réponse complète. Je ne suis pas en mesure de lui faire cet après-midi une réponse qu'il jugerait satisfaisante. Je désire répéter sa propre déclaration, à l'effet que la margarine est admise sans droit d'entrée.

REPRESENTANT CANADIEN A WASHINGTON.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je vois dans le journal de ce matin que la question du représentant canadien à Washington a été soulevée, hier, au parlement impérial. M. Arthur Murray a posé la question suivante:

1. A-t-on reçu quelque communication du gouvernement canadien touchant la déclaration faite, dernièrement, dans la Chambre des communes du Dominion par le président du Conseil privé (M. Rowell) à l'effet qu'un représentant permanent du Canada allait être nommé, sous peu, à Washington?

Le col. Amery, sous-secrétaire des colonies, a répondu: "Non".

M. Murray: Est-ce que la Chambre doit croire que le changement projeté a été décidé sans consultation entre les deux gouvernements?

Le col. Amery: Je ne trouve pas que la Chambre puisse en faire cette interprétation. Sans doute quand le projet sera plus mûr le Gouvernement sera consulté.

Puisque notre représentant à Washington n'aura pas les attributions d'un ambassadeur et agira simplement en qualité d'agent canadien, tout comme nos agents à Paris et à Londres, je voudrais demander au Gouvernement s'il a l'intention de soumettre aux autorités impériales le nom de l'agent proposé et s'il va les consulter sur le droit du Canada de nommer un représentant de ce genre?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil privé): Le représentant canadien à Washington occupera un poste bien plus élevé que celui d'un simple agent du Canada. Sa position officielle sera bien différente de celle du représentant canadien à Paris ou à Londres.

On veut donc connaître l'avis du gouvernement impérial au sujet de la nomination. L'autre soir, j'ai dit que des communications confidentielles s'étaient poursuivies entre le premier ministre du Canada et le gouvernement impérial, relativement à cette question, mais que les pourparlers n'étaient pas encore terminés et que, lorsqu'ils le seront, la Chambre connaîtra ce qui en avait été l'objet.

CHEMIN ENTRE LA STATION DE MONK ET SAINTE-PERPETUE.

M. FAFARD (L'Islet) (texte): Permettez-moi de demander à l'honorable ministre des Chemins de fer s'il a l'intention de construire un chemin carrossable entre la station de Mons et le chemin principal conduisant à Sainte-Perpétue.

J'ai demandé la construction de ce chemin à l'honorable ministre, à plusieurs reprises, la dernière fois le 4 janvier 1919, et sa réponse, en date du 20 février dernier, a été la suivante:

(Traduction.)

M. J. F. Fafard,
L'Islet (P.Q.).

Cher monsieur:

Au sujet de votre lettre relative aux améliorations de L'Islet, je veux vous apprendre que c'est l'intention des fonctionnaires du chemin de fer de faire exécuter ces travaux au cours de la prochaine saison, du moment qu'il sera possible de conclure une entente satisfaisante.

Votre dévoué,
G. A. Bell.

Il est à la connaisasnce de l'honorable ministre que ces chemins reliant les stations aux chemins principaux ont été construits aux frais du gouvernement.

Il est également à la connaissance de l'honorable ministre que les terrains qui avoisinent les stations du Transcontinental appartiennent au gouvernement.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Si je comprends bien, l'honorable député pose une question d'une nature purement locale. Le moyen d'atteindre son but consiste pour lui à inscrire sa question au Feuilleton ou à attendre l'étude d'un des crédits que le ministre demandera.

M. FAFARD (texte): Il est également à la connaissance . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—département de la Marine. —Programme de construction maritime du Gouvernement.—Montant requis pour la construction de navires d'après le programme du Gouvernement, $30,000,000.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine): Monsieur le président, avant que nous n'étudions ce crédit d'une façon générale, je crois qu'il m'incombe de fournir à la Chambre tous les détails que je possède au sujet du programme ministériel de construction maritime. Il y a un an, j'avais l'honneur de soumettre à la députation le

programme du Gouvernement à l'endroit de la création d'une marine marchande. Beaucoup de changements se sont opérés depuis la signature de l'armistice, et il me semble que l'occasion est venue de communiquer à la Chambre tous les renseignements que je possède au sujet du crédit maintenant demandé.

Il nous serait avantageux, je pense, d'étudier un instant l'état du transport, dans le monde maritime, surtout au Canada, puisque le Gouvernement a jugé sage d'arrêter et d'inaugurer sa politique de construction de navires. Jusqu'à février ou mars 1918, le bureau impérial des munitions a employé tous les chantiers de construction de navires en acier du Canada, qui n'exécutaient pas de travaux alors, à la construction de vaisseaux pour l'Angleterre. On doit féliciter, je pense, le gouvernement de la Grande-Bretagne de l'énergie et de la perspicacité dont il a fait preuve non seulement en faisant construire des navires à la limite extrême que les chantiers maritimes immenses de la Grande-Bretagne pouvaient atteindre sous ce rapport, mais encore en utilisant à cette fin tous les chantiers maritimes du Canada.

Mais, monsieur le Président, lorsque je devins ministre de la la Marine je ne pouvais comprendre quelle valeur particulière aurait pour notre pays les navires en acier que l'on construisait, au Canada, pour le compte de l'Angleterre, et après avoir étudié la question dans tous ses détails, j'ai cru que le temps était venu pour le Canada de posséder sa propre marine marchande. C'est pour cela que j'ai eu l'honneur et le privilège de recommander à mes collègues dans l'administration, que nous devrions utiliser nos propres chantiers maritimes à la création d'une marine marchande nationale. Plus nous admirons la mère patrie et désirons toujours l'aider dans la plus large mesure possible, surtout lorsqu'elle est engagée dans une guerre, plus il me semble que nous avons accompli tout notre devoir non seulement envers le Canada, mais encore envers l'empire, lorsque nous avons pris cette attitude.

On se rappellera que la perte de navires était immense dans ce temps-là, elle représentait environ 15 millions de tonnes en chiffres ronds, la guerre étant à une phase très sérieuse et très critique et les succès de la Grande-Bretagne et de ses alliés dépendant dans une très large mesure de l'étendue de leur marine marchande. Le besoin de navires marchands était à ce point urgent que tous les navires canadiens enregistrés au pays ainsi que tous les cabotiers faisant la navigation des eaux canadiennes et qui avaient été enregistrés en Angleterre furent réquisitionnés par le ministère anglais des transports, ce qui priva le Canada d'une marine marchande.

A cette époque-là, monsieur le président, tous nos alliés, à l'exception de notre voisin du Sud, venaient constamment me demander si je voudrais les laisser construire des navires dans nos chantiers; je fais allusion particulièrement à la France et à l'Italie et aussi à la Norvège, une des nations neutres. J'ai été obligé de leur répondre que le gouvernement canadien avait pour politique d'utiliser autant que possible ses propres chantiers maritimes, et que par conséquent nous pouvions difficilement construire des navires pour eux. Il n'était pas question de prix. Certains pays alliés étaient prêts à payer de $20 à $25 de plus par tonne que ce Gouvernement ne payait pour les navires qu'il faisait construire à l'entreprise.

L'hon. sir SAM HUGHES: Par tonne?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, monsieur. La politique de la commission impériale de munitions était de construire des navires en bois aussi bien qu'en acier. Ni le Gouvernement ni moi-même n'avions quoi que ce soit à dire contre les navires en bois, mais nous croyions qu'il était de meilleure politique, sachant que la paix reviendrait un jour ou l'autre, de limiter nos efforts à la construction de navires en acier seulement, ce qui explique pourquoi nous n'en avons pas construit en bois. J'ajouterai que c'est le gouvernement canadien qui a prêté l'argent pour les navires qui ont été construits par la commission impériale de munitions. Comme ces navires étaient construits avec de l'argent canadien, il m'a semblé qu'il était juste et sage qu'ils fissent partie de la marine marchande canadienne pour l'usage des Canadiens.

Le Gouvernement avait trois raisons de construire une marine marchande. La première était due à l'état de choses créé par la guerre et auquel j'ai déjà fait allusion. La seconde était l'avantage de développer notre commerce d'exportation. Dans toute notre histoire, jamais les perspectives n'ont été plus encourageantes que maintenant pour l'édification, l'expansion et le développement de notre commerce extérieur. La troisième raison était que le Canada avait un grand réseau de chemins de fer et que le Gouvernement, afin de compléter le système de transport et placer nos chemins de fer dans une position aussi favorable que possible, fournir à ces chemins de fer le service maritime dont ils avaient besoin.

Je suis sûr que le Parlement et le public en général comprendront qu'il était sage d'avoir ces magnifiques navires marchands fonctionnant en coopération avec nos chemins de fer, c'est-à-dire un service dans le genre de celui de la compagnie du Pacifique-Canadien. Nous espérons voir nos navires sur l'Atlantique et sur le Pacifique desservant l'Angleterre, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Sud-Africain, l'Amérique du Sud et tous les ports où le Canada peut exporter ses produits.

A l'heure actuelle, nous avons en entreprise quarante-cinq navires en acier, pour lesquels les commandes ont été réparties de Prince-Rupert à Halifax. Voici à qui les commandes ont été données:

Nom de la maison.	Nombre et tonnage.	Tonnage total.
British American Shipbuilding Co., Welland, Ont.	2— 4,350 tonnes.	8,700
Canadian Vickers, Ltd., Montréal, P.Q.	2— 4,300 "	57,200
	6— 8,100 "	
Collingwood Shipbuilding Co., Collingwood, Ont.	4— 3,750 "	15,000
J. Coughlan & Son, Vancouver, C.-A.	4— 8,100 "	32,400
Davie Shipbldg. & Repairing Co., Ltd., Lauzon, Lévis	2— 5,100 "	10,200
Halifax Shipyards, Ltd., Halifax, N.-E.	2— 8,100 "	
	2—10,500 "	37,200
Kingston Shipbuilding Co., Kingston, Ont.	1— 3,750 "	3,750
Nova Scotia Steel & Coal Co., Sydney, N.-E.	2— 2,800 "	5,600
Port Arthur Shipbuilding Co., Port Arthur, Ont.	4— 3,400 "	
	2— 4,300 "	22,200
Prince Rupert Drydock & Engineering Co., Prince Rupert, C.-A.	2— 8,100 "	16,200
Tidewater Shipbuilders, Ltd., Trois-Rivières, P.Q.	4— 5,100 "	20,400
Victoria Machinery Depot, Victoria, C.-A.	2— 8,100 "	16,400
Wallace Shipyards, Ltd., Vancouver, C.-A.	2— 4,300 "	
	2— 5,100 "	18,800
	45	264,050

Le tonnage de ces quarante-cinq navires est de 264,050 tonnes net. Nous avons en ce moment deux navires prêts à faire le service, le "Canadian Ranger et le "Canadian Pioneer", tous les deux de 8,000 tonnes. Nous avons le "Canadian Voyageur, de 4,350 tonnes, qui fait un très bon service depuis plusieurs mois et nous avons aussi le "Canadian Warrior", de 3,760 tonnes.

Il y en aura deux prêts en mai, cinq en juin, trois en juillet, deux en septembre, quatre en octobre, soit vingt-cinq navires que nous comptons mettre en service, au cours de l'année.

L'hon. sir SAM HUGHES: Y a-t-il des installations frigorifiques?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas encore; la question est à l'étude.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre n'a rien dit que je sache de la compagnie de construction maritime de Midland.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons pas donné de commandes à la compagnie de construction maritime de Midland; j'y reviendrai un peu plus tard. La valeur des marchés passés est, en chiffres ronds, de 52 millions et à la fin de l'exercice nous aurons payé 20 millions Le crédit que nous demandons au comité d'adopter est de 30 millions, somme qui, avec les 20 millions, constitue en chiffres ronds le montant global de tous les marchés, 52,691,450 piastres.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est le crédit affecté aux vingt-cinq navires?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, aux quarante-cinq navires; ils sont déjà tous donnés à l'entreprise.

L'an dernier, j'ai dit à la Chambre que le Gouvernement ne voulait utiliser que les chantiers de construction pour les navires d'acier. Or, il existait à Prince-Rupert un vaste atelier de réfection et un bassin de radoub flottant; et comme la guerre à ce moment prenait une mauvaise tournure pour nous, et que le besoin de navires se faisait vivement sentir, on exerça une forte pression sur le Gouvernement pour qu'il donnât quelques commandes à ce chantier. J'alléguai que le Gouvernement ne faisait pas de placements de capitaux dans ces chantiers de construction maritime et que si une compagnie se présentait avec les capitaux voulus, le Gouvernement lui accorderait volontiers une part des affaires. Voilà ce qui explique les commandes données pour deux navires de 8,100 tonnes à Prince-Rupert.

Victoria, en Colombie-Anglaise, n'avait pas de chantier de construction maritime bien moderne. La Victoria Machinery Depot y possédait bien quelque outillage et nos amis de Victoria, surtout l'ancien premier ministre Brewster, desiraient vivement obtenir pour la ville de Victoria une partie des entreprises du Gouvernement. Nous donnâmes donc à la "Victoria Machinery Depot" une commande de deux navires de 8,100 tonnes respectivement.

D'entreprenants capitalistes d'Halifax, le capitaine Norcross et R. M. Wolvin dirent qu'ils étaient prêts à engager 5,000,000 de piastres dans un chantier de construction maritime moderne, si le Gouvernement consentait à leur donner des entreprises. Inutile de relater ici toutes les interviews que j'eus et les demandes formulées par ces messieurs et que le Gouvernement n'a pas jugé utile d'accorder. Ils demandaient qu'on leur accordât la franchise douanière pour l'outillage dont ils auraient besoin; je leur dis que nous ne saurions acquiescer à leur demande. Ils voulaient aussi obtenir une fort importante commande pour la construction de navires, vu que leur dépense de capitaux serait fort élevée; mais je leur dis que nous ne saurions leur donner de commande pour plus de quatre navires, et c'est ce que nous avons fait. Quand ce chantier de construction sera complètement terminé —et il le sera à bref délai, parce que les carènes de deux vaisseaux y ont déjà été mises sur le chantier—ce sera un des plus beaux et des mieux outillés de nos chantiers de construction maritime.

L'hon. M. MURPHY: Quel sera le coût de ces quatre vaisseaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y en a deux de 8,100 tonnes et deux de 10,500 tonnes. Le prix est de 195 dollars la tonne.

M. DUFF: Est-ce le tonnage réel ou de registre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le tonnage réel. Je vais dire pourquoi nous nous sommes écartés du programme annoncé l'an dernier, lorsque nous avons déclaré que nous n'utiliserions que les chantiers de construction existants.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelle est la vitesse de ces navires?

L'hon. M. BALLANTYNE: La vitesse de ces navires de 8,100 tonnes est de dix nœuds, sur mer; celles de quelques-uns des petits navires est de huit nœuds et de neuf nœuds. La vitesse des navires à trois ponts de 10,500 tonnes, qui seront construits à Halifax, sera de 13 nœuds. Quant au type des navires, après consultation avec les fonctionnaires techniques de mon département, nous avons décidé qu'il serait judicieux de ne pas construire de navires de charge à trop grands frais, mais en même temps de donner à nos navires toute la valeur possible. Je suis heureux de dire au comité qu'en nul autre pays du monde, même en Angleterre, on ne construit de meilleurs vaisseaux que ceux construits dans nos chantiers de construction canadiens pour le gouvernement fédéral

Venons-en à la question des prix qui oscillent entre 180 et 215 dollars par tonneau réel, et j'espère que les honorables députés se rappelleront que lorsque le Gouvernement inaugura son programme de construction maritime, tout était à la hausse. Le prix de la main-d'œuvre était à son apogée, le tarif des salaires montait constamment, ainsi que le prix des chaudières à vapeur, des machines, et de tout l'outillage auxiliaire qui entre dans un navire.

J'ai le plaisir de dire que les quarante-cinq navires que nous avons commandés pour le gouvernement du Canada sont construits à un prix considérablement inférieur à celui des navires qui font partie du vaste programme de constructions maritimes exécuté par la United States Emergency Heat Corporation. Ses navires ont coûté beaucoup plus que les nôtres, bien qu'elle ait construit jusqu'à maintenant 555 navires en acier.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle est approximativement la différence par tonne?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne voudrais rien dire que de très agréable au sujet de nos voisins qui sont nos alliés et qui nous ont aidés de toutes les manières possibles, mais d'après le renseignement que j'ai reçu, en prenant tous les navires qu'ils ont commandés dans les différents chantiers, leur prix serait de $25 plus élevé par tonne que ceux des quarante-cinq commandes que nous avons données au Canada.

L'hon. sir SAM HUGHES: D'où recevons-nous les plaques d'acier?

L'hon. M. BALLANTYNE: Des Etats-Unis. L'autre soir, le chef de l'opposition (M. McKenzie) a fait une déclaration dans cette Chambre, et il n'en fait jamais sans être raisonnablement sûr de ce qu'il dit. Tout en lui accordant le mérite de croire sincèrement que sa déclaration était exacte, si je lis bien le hansard—je n'assistais pas à la séance à ce moment—il a déclaré que les navires commandés par le gouvernement canadien coûtaient 400 p. 100 de plus qu'ils ne devaient coûter, et l'honorable député faisait une comparaison entre les prix d'avant guerre en Angleterre, de $50 par tonne, et les prix établis par le gouvernement canadien dans les différents chantiers maritimes du pays. La correction que je désire faire c'est que l'honorable député a oublié de dire que son prix était celui d'avant la guerre. Le renseignement le plus sûr que je puisse obtenir d'Angleterre, d'Ir-

lande et d'Ecosse c'est que tous leurs chantiers sont occupés; c'est qu'ils construisent rapidement les navires dont ils ont besoin eux-mêmes et qu'ils construisent aussi un certain nombre de navires pour leurs alliés d'Europe. Par conséquent, personne ne peut obtenir un prix fixe pour les navires de l'autre côté. Si quelqu'un au Canada voulait construire un navire d'une capacité quelconque et proposait la commande à quelque chantier en Angleterre, on lui dirait qu'on peut faire un marché avec lui d'après le prix coûtant plus un intérêt, mais qu'on ne pourrait pas lui donner un prix fixe par tonne. On lui dirait aussi qu'on ne pourra pas faire de livraisons avant le printemps de 1920 ou plus tôt. A ce propos, je puis citer un entrepreneur de constructions maritimes bien connu, sir G. B. Hunter, de la société Swan, Hunter, qui est très réputée pour ses constructions navales. Dans une entrevue rapportée par le "Newcastle Journal", le 6 avril 1919, sir G. B. Hunter a déclaré que les navires coûtaient à présent, pour les construire en Ecosse et en Angleterre, trois fois autant qu'avant la guerre. Par conséquent, si nous prenons le chiffre de $50 par tonne de l'honorable député et si nous nous en rapportons à l'autorité bien connue et digne de confiance de sir G. B. Hunter, les navires que l'on construit actuellement dans le Royaume-Uni devraient coûter $150 par tonne.

M. McKENZIE: Ce que je voulais dire, c'est que le gouvernement qui a précédé celui dont mon honorable ami fait partie, a été si lent à adopter une politique de construction maritime que les prix ont monté énormément au désavantage du Canada.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député ne pense certainement pas qu'en aucun temps, depuis que la guerre a commencé, on aurait pu construire des navires à $50 par tonne, soit en Angleterre, soit au Canada, et c'est ce que je voulais rendre clair.

Quand le ministre des Travaux publics (M. Carvell) a prononcé un beau discours dans cette Chambre sur la construction maritime, l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a fait une déclaration semblable à celle de l'honorable député (M. McKenzie). Il a dit que les navires du gouvernement canadien coûtaient quatre fois plus qu'ils ne le devraient. Par conséquent, je tiens à faire remarquer clairement au comité et au pays que ces honorables députés parlaient des prix d'avant la guerre quand ils faisaient ces comparaisons.

M. SINCLAIR: Je m'appuyais sur l'autorité du "Financial Post" pour dire que l'on construisait des navires dans les chantiers de la Clyde pour $55 la tonne. Le prix du marché passé à Halifax est de $200 par tonne, poids réel, ce qui est approximativement quatre fois autant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si l'honorable député peut me donner le nom d'une firme quelconque de la Clyde qui consentirait à construire des navires à raison de $55 la tonne, le Gouvernement canadien sera satisfait de lui concéder une vaste entreprise. Je ne connais pas une seule société en Angleterre qui voudrait se charger de construire des navires à un prix semblable, bien que j'accorde à l'honorable député tout le mérite d'avoir déclaré quelque chose qu'il croyait exact à l'époque. Je veux simplement éclaircir cette difficulté parce que je ne tiens pas à ce que le public pense que pour construire des navires au Canada, nous sommes forcés de payer de $180 à $215 par tonne, lorsqu'on pourrait les construire en Angleterre pour $50 par tonne.

M. DUFF: Le ministre a-t-il pris des renseignements à ce sujet auprès des grandes compagnies de construction maritime et, dans l'affirmative, quels sont les prix qu'on a demandés?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est ce que j'ai fait. J'ai expédié des câblogrammes à quatre compagnies différentes, afin de m'assurer que les renseignements que je fournis en ce moment à la Chambre sont exacts. J'intéresserai peut-être mes honorables collègues en disant qu'à l'heure qu'il est, l'un des principaux pays alliés fait construire au pays trente navires en bois au coût de 200 piastres par tonne, poids réel.

Par conséquent, si un gouvernement étranger paie 200 piastres par tonne pour faire construire ici des navires en bois, je ne crois pas que le Gouvernement canadien a fait un si mauvais marché, puisqu'il paie de 185 à 215 piastres par tonne pour des navires en acier.

M. DUFF: A quel endroit construit-on ces navires en bois?

L'hon. M. BALLANTYNE: A Victoria.

M. DUFF: A la Nouvelle-Ecosse, nous construisons des navires en bois au prix de 75 piastres par tonne, poids réel.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le modèle des navires que l'on construit à Victoria au prix de 200 piastres par tonne diffère absolument de celui des navires dont la construction revient à 75 piastres par tonne à la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. LEMIEUX: Les navires que l'on construit à Victoria (C.-A.) sont pour le compte du gouvernement français?

L'hon M. BALLANTYNE: Oui. Je désire expliquer pour quelles raisons le Gouvernement a jugé nécessaire de payer 10 piastres de plus par tonne aux constructeurs de la Colombie-Anglaise que nous ne payons aux compagnies de construction maritime de l'Est. .Au début, j'ai essayé de faire accepter les prix de l'Est aux entrepreneurs de la Colombie-Anglaise, mais ces derniers m'ont fait observer que la main-d'œuvre coûte 7 piastres de plus par tonne en Colombie-Anglaise que dans l'Est, sans compter que les tarifs de transport sont bien plus élevés. Après des pourparlers avec les intéressés, qui ont duré plusieurs mois, le Gouvernement a décidé d'accorder aux constructeurs de la Colombie-Anglaise 10 piastres de plus par tonne que les prix de l'Est pour les navires de même type.

Pour ne citer qu'un exemple, si la compagnie Vickers de Montréal construit un navires de 8,100 tonnes à raison de 180 piastres par tonne, nous paierons à une compagnie de la Colombie-Anglaise pour un navire de même modèle 190 piastres par tonne.

On a vertement critiqué ma conduite, surtout les constructeurs maritimes de la Colombie-Anglaise, parce que je n'ai pas voulu leur permettre d'accepter des entreprises pour le compte des gouvernements étrangers. Pendant que la guerre battait son plein, la France, la Norvège et l'Italie ont insisté auprès du Gouvernement, afin d'obtenir la permission de faire construire des navires en Canada. J'aurais consenti volontiers à leurs demandes, si nous avions été en mesure d'obtenir les plaques de blindage, les machines, les chaudières et tous les autres articles nécessaires à l'équipement des navires dont nous avions besoin; si nous avions eu un surplus de ces articles, nous aurions pu permettre au pays la construction de navires pour le compte des gouvernements étrangers. Malheureusement, bien que nous eussions conclu des arrangements avec les Etats-Unis pour la livraison de 80,000 tonnes de plaques d'acier, nous n'avions pu obtenir que 6,000 tonnes, à venir jusqu'à l'époque de la signature de l'armistice. Je n'avais donc qu'une chose à faire: c'était de répondre à ces messieurs que le Canada n'était pas en mesure de retarder son programme de construction maritime pour faire construire au pays des navires pour le compte des gouvernements étrangers.

Relativement à la lenteur qui a présidé à la construction de quelques-uns de nos navires, j'admets que, dans certains chantiers, les choses n'ont pas marché aussi rondement que je l'avais prévu; mais la rareté de la main-d'œuvre a rendu ces délais inévitables, sans compter les difficultés que nous avons rencontrées pour nous procurer les plaques d'acier, les machines, les chaudières et les autres articles nécessaires à l'équipement des navires.

A l'heure qu'il est, les navires sont terminés plus rapidement que pendant la guerre. Je tiens à déclarer, toutefois, avant de passer à un autre sujet, que depuis quelque temps les demandes affluent pour obtenir de l'espace à bord de nos navires. Ils seront exploités par la Canadian Government Merchant Marine, Limited; les manufacturiers et les compagnies commerciales, naturellement, qui ont de grandes quantités de marchandises à expédier outremer, s'adressent au département pour savoir si oui ou non ils peuvent obtenir de l'espace à bord de nos navires.

Pour ne citer qu'un exemple, l'administration de la Dominion Coal Company m'a fait savoir que tous ses navires ayant été réquisitionnés par le ministre de la marine marchande britannique, elle aurait besoin de nos navires pour transporter 1,000,000 de tonnes de houille à Montréal. La compagnie déclare qu'elle se verra dans l'obligation de fermer ses mines, si le Gouvernement canadien n'est pas en mesure de lui procurer des navires en nombre suffisant; or, la fermeture de ces mines serait pour ainsi dire une catastrophe nationale. Les aciéries, les pulperies, les raffineries et les marchands de provisions sont tous fort désireux de savoir quel sera le tonnage des navires que le Gouvernement mettra à leur disposition. Les navires anglais, qui quittent les ports canadiens à l'heure qu'il est, ont 70 p. 100 de la cargaison qu'ils transportent réservés pour le compte du ministre de la marine marchande britannique, ce qui ne laisse plus que 30 p. 100 à la disposition des exportateurs du Canada.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les navires de la Dominion Coal sont-ils inscrits en Angleterre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Quelques-uns le sont et les autres sont inscrits en Canada.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre a-t-il été en mesure de faire face aux besoins de la Dominion Coal?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai fait tout ce que j'ai pu à ce sujet lors de mon séjour en Angleterre, l'année dernière.

J'ai envoyé depuis, plusieurs dépêches au ministre de la marine d'Angleterre. Chacun a fait de son mieux là-bas, y compris notre haut commissaire, sir George Foster et. M. Lloyd Harris; mais je regrette d'avoir à dire qu'ils n'ont pas pu se procurer les vaisseaux qu'il fallait. Afin de montrer combien il nous est nécessaire d'avoir des bâtiments, je me permettrai de vous donner connaissance d'une dépêche qu'a reçue l'association des manufacturiers canadiens de M. R. J. Young, de la mission canadienne à Londres. Le câblogramme est daté du 1er mars, et il m'a été remis hier au soir seulement.

Notre mission ici à peu près vaine, à moins de pouvoir se procurer des vaisseaux en plus grand nombre. Expéditions du Canada en Angleterre excèdent trois fois l'espace disponible et les prix de transport excessifs pour beaucoup de marchandises, parfois montant aux trois quarts de la facture. Les compagnies bien souvent font payer le double les prix annoncés.

Il demande ensuite quelle aide je peux fournir et, s'adressant à l'association, il termine en ces termes:

Vous pouvez dire qu'à moins d'une attention immédiatement donnée à cette affaire du transport, le commerce canadien subira une perte formidable.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si des navires de la Dominion Coal Company sont inscrits en Canada, de quel droit l'amirauté anglaise peut-elle les réquisitionner?

L'hon. M. BALLANTYNE: Avant de pouvoir réquisitionner un navire enregistré au Canada, il faut en faire la demande au Gouvernement canadien par l'entremise du ministre de la Marine. Pendant la guerre, et alors que le transport des munitions, des denrées alimentaires et des soldats nécessitait l'emploi de nombreux navires, le Gouvernement canadien ne pouvait guère refuser de laisser aller ceux immatriculés ici.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne les fait-on pas revenir?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons naturellement aucune autorité sur les navires d'immatriculation anglaise.

M. GAUTHIER: Le ministre n'a-t-il pas dit que toutes nos plaques d'acier venaient des Etats-Unis.

L'hon. M. BALLANTYNE: Toutes celles que nous avons employées jusqu'ici pour nos navires ont été importées des Etats-Unis, l'usine de Sydney n'étant pas encore prête.

M. GAUTHIER: Si j'ai posé cette question au ministre, c'est que le décret du mois de mars 1913 m'avait fait croire que le Gouvernement canadien avait fait un marché avec la Dominion Steel Corporation pour des plaques d'acier.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je dirai un mot à ce sujet dans un moment. Je crois que la Chambre aura intérêt à savoir ce que fait l'Australie en matière de construction de navires. Non seulement, elle construit une marine marchande qui lui appartiendra, mais des bâtiments de guerre aussi. C'est là ce que m'a dit à Londres sir Joseph Cook, ministre du service naval de l'Australie. Ce pays a érigé pendant la guerre une fabrique de plaques. Outre les navires qu'elle construit dans le moment, elle en a acheté dix en 1915 ou 1916, et ils lui ont été très profitables. Elle en construit vingt autres aujourd'hui. Le ministre intérimaire de la marine australienne, M. Poynton, annonçait le 10 avril que son gouvernement n'en resterait pas là et poursuivait l'exécution du programme qu'il s'est tracé de construire vingt navires d'acier.

L'hon. M. LEMIEUX: Et des navires de guerre aussi?

L'hon. M. BALLANTYNE: Parfaitement. J'arrive maintenant à la politique du cabinet pour l'avenir. J'ai déjà mentionné que nous avions fait un marché pour la construction de quarante-cinq navires. Certains chantiers existent actuellement au Canada qui ont besoin d'être occupés. Des quais deviennent vacants et d'autres le deviendront bientôt. Le Gouvernement n'a pas encore déterminé le nombre de navires additionnels qu'il commandera, mais le budget supplémentaire que je déposerai mentionnera la somme que le Gouvernement jugera à propos de se faire voter. Celle de 30 millions dont je parle maintenant est destinée à l'achèvement des commandes déjà données; mais, comme les navires sont en grande demande aujourd'hui et que nous pourrions vendre quelques-uns de ceux qui sont en voie de construction, si toutefois le Gouvernement trouve bon de le faire, nous entendons ne pas discontinuer pour le moment la construction de navires.

Il y a aujourd'hui trente mille ouvriers qui, de Prince Rupert à Halifax, s'emploient à cette construction par tout le Canada, et dix mille autres au moins sont occupés à construire des locomotives, des chaudières, etc., et il serait dangereux, en un pareil moment, de mettre sur le pavé quarante mille individus. Aussi, le Gouvernement ne songe point à interrompre le programme qu'il s'est imposé. Ne serait-ce que pour

maintenir en activité d'ici à la fin de 1919 et pendant quelques mois peut-être de 1920, les chantiers qui en ont besoin, nous entendons commander d'autres navires.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ceux que l'on emploie à la construction de ces navires sont-ils des Anglais ou des Canadiens, ou appartiennent-ils à cet élément étranger qui nous souhaite toutes sortes de malédictions?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il m'est impossible de connaître la nationalité de ces 30,000 hommes, mais je suppose qu'ils sont, pour la plupart, Canadiens ou sujets britanniques. Un constructeur de navires d'Halifax, qui emploie mille hommes et en emploiera bientôt deux mille, m'a dit, ce matin, que les vingt-neuf centièmes de tout son personnel se composent d'anciens soldats.

L'hon. sir SAM HUGHES: Très bien.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'ouvrage est si rare que le Gouvernement ferait mal de cesser dès à présent la construction des navires.

L'hon. M. LEMIEUX: Les quatre-vingt-quinze centièmes, sinon les quatre-vingt-dix-neuf centièmes des ouvriers employés aux chantiers Vickers, à Montréal, sont de purs Canadiens ou des sujets britanniques.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les membres de cette Chambre ou les constructeurs auraient tort de s'imaginer que le Gouvernement peut se faire construire des navires indéfiniment; il ne peut en employer qu'un certain nombre, et ce nombre, il se le sera bientôt procuré. Quand je dis que le Gouvernement se propose, avec l'approbation du Parlement, de donner de nouvelles commandes, les constructeurs ne doivent donc pas s'attendre qu'il va en donner beaucoup. Voilà pourquoi ils devront voir à en obtenir de la part d'autres clients.

Les constructeurs ne reçoivent aucune protection sous forme de subvention; aussi, quand, dans un an et demi, les chantiers du Royaume-Uni pourront prendre des commandes, nos propres chantiers éprouveront-ils la plus grande difficulté à triompher de cette concurrence si le Gouvernement ne leur vient en aide. En quoi cette aide consistera-t-elle? Nous ne le savons pas encore, mais nous espérons pouvoir adopter une politique à ce sujet, d'ici à la prochaine session, et la soumettre alors au Parlement.

L'hon. M. MURPHY: Consistera-t-elle à accorder de nouvelles subventions?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je viens de dire que le Gouvernement l'ignorait. Il n'a pas encore étudié le point, mais quand les navires qu'il aura commandés seront tous construits, il devra résoudre la question de savoir s'il doit laisser fermer les chantiers ou en assurer l'existence en les protégeant comme il a protégé d'autres industries depuis quelques années. Voilà tout ce que j'ai à dire de la politique et du programme du Gouvernement au sujet de la construction des navires. Cependant, j'ajouterai quelques mots au sujet des marchés conclus pour la fabrication des plaques. Il y a un peu plus d'un an, le Gouvernement passait un contrat pour la fabrication de 250,000 tonnes de plaques à 15 piastres et 15 cents par 100 livres, en prenant pour base le prix de l'acier en lingots à 25 piastres et 50 cents et en proportionnant le prix des plaques à la baisse ou à la hausse du prix de cet acier. De temps à autre il enverra des vérificateurs à l'aciérie afin de contrôler le prix de revient. Nous avons contracté un engagement pour un total de 250,000 tonnes, parce que nous ne pouvions nous procurer de plaques aux Etats-Unis pour la construction de nos navires. A cette époque, personne ne pouvait prévoir la fin de la guerre. Les hostilités promettaient de durer un an ou plus, et quand un pays est en guerre, comme l'était le Canada, il doit se préparer à répondre aux exigences de la situation créée par la guerre et qui peut durer indéfiniment. Les chantiers payaient les plaques à raison de 4 à 10 cents la livre. Aux Etats-Unis, abstraction faite des plaques requises pour les navires de l'Etat, on les payait de 4 cents à 5 cents et demi. J'ai demandé des soumissions, concurremment, à de grandes compagnies américaines et canadiennes, et le prix de 4 piastres et 15 cents a été le plus bas qu'il me fût possible de faire fixer, l'acier valant, aux Etats-Unis, 4 cents la livre. Depuis que ce marché a été passé, l'armistice a été signé, le prix des plaques est tombé à 2 cents ¼ aux Etats-Unis, et il va peut-être baisser encore. Par conséquent, j'ai cru devoir représenter récemment aux officiers de la compagnie d'aciérie que ce marché étant un contrat de guerre, je désirais le modifier par suite de la baisse du prix des plaques aux Etats-Unis, et pour d'autres raisons. Le président et le vice-président de la Dominion Steel Corporation—ce sont les officiers à qui je me suis adressé—ne pouvaient me donner une réponse plus digne ni plus patriotique que celle qu'ils m'ont donnée. Tout en se disant peinés de perdre les avantages prévus dans ce contrat, ils se sont déclarés prêts à accepter les modifications que je désirerais proposer en

ma qualité de ministre responsable, avec l'approbation du Gouvernement.

Ces négociations se poursuivant actuellement, et le contrat sera modifié ou complètement annulé. Le ministère n'a pas encore obtenu les renseignements qu'il lui faut avant de décider ce qu'il fera; cependant, je suis libre de déclarer dès maintenant que nous pouvons modifier le contrat ou même l'annuler, si nous le préférons, vu que la compagnie s'est montrée très conciliante.

L'hon. M. LEMIEUX: Y a-t-il dans le marché une stipulation à cet effet?

M. BALLANTYNE: Non.

M. GAUTHIER: La Dominion Steel Company a-t-elle complètement érigé ses usines?

L'hon. M. BALLANTYNE: En partie seulement. Il ne s'y trouve ni machines, ni outillage et les bâtiments eux-mêmes sont loin d'être achevés. Je crois savoir qu'ils sont à peine commencés.

M. GAUTHIER: Le paragraphe "j" du décret du conseil du 26 mars 1918 est ainsi conçu:

> Les machines, l'outillage et le matériel de quelque nature en sorte d'affinage, dans la construction des usines nécessaires, dans la production de la force motrice, dans la fabrication de l'équipement, etc., pour la fabrication des plaques d'acier auxquelles ce projet s'applique seront admis en franchise au Canada.

L'hon. M. BALLANTYNE: Hier encore, j'ai eu des pourparlers avec le président et le vice-président qui m'ont dit qu'ils n'ont pas acheté d'outillage ni de machines aux Etats-Unis.

M. DUFF: Le ministre nous a déjà appris que des marchés ont été passés avec divers chantiers de construction navale au prix de $180 à $215 le tonneau. Ce prix a été fixé, j'imagine, parce que les chantiers de l'Etat avaient à payer à la Dominion Steel Company ou autres fabricants d'acier $4.15 par cent livres. Comme l'honorable député nous l'a dit tantôt, si l'Etat passe un nouveau marché avec la compagnie, ou si la compagnie abaisse le prix à $2.15 pour faire face à la concurrence américaine, le ministère paiera-t-il aux constructeurs de navires $215 le tonneau?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député ne doit pas avoir bien saisi ma pensée. Le. prix convenu, je le répète, n'était pas fondé sur le prix de l'acier mentionné dans notre marché avec la Dominion Steel Company, mais sur le prix de l'acier que nous avions commandé au gouvernement des Etats-Unis, soit 3 cents et demi. Il n'a réellement aucun rapport avec ce prix-là.

Avant de passer à une autre question, me sera-t-il permis de dire que j'espère que la Chambre approuvera le crédit de $30,000,000 que je demande maintenant, et que j'aurai son appui unanime, pour les raisons que j'ai exposées de mon mieux cet après-midi, lorsque je solliciterai l'ouverture d'un crédit supplémentaire. Elle n'envisagera pas cette question comme une question politique. Notre programme de construction navale est, à mes yeux, une importante question nationale.

Il me vient à l'idée que je n'ai pas expliqué comment on se servira de ces vaisseaux. Je dirai maintenant, si on me le permet, que j'ai pensé un jour à organiser un service de construction navale relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries, et à retenir un administrateur capable pour utiliser ces vaisseaux. Cependant, après mûre réflexion, je n'ai pas trouvé le moyen de la soustraire aux influences politiques, comme il était à désirer, et, par conséquent, j'ai cru que le Gouvernement ne saurait mieux faire que d'imiter le bon exemple de la compagnie du Pacifique-Canadien qui fait exploiter ses propres vaisseaux, bien qu'ils appartiennent aux mêmes actionnaires, par une compagnie distincte, la Ocean Services, Limited. J'ai donc recommandé au ministère d'exiger que M. D. B. Hanna et son conseil d'administration fussent comptables à l'état de l'exploitation de ses vaisseaux comme de l'exploitation de ses voies ferrées.

Toutefois, afin que le Parlement et le public connaissent les profits et les pertes de l'entreprise, j'ai proposé la création d'une compagnie de navigation qui a été établie sous le nom de Canadian Government Merchant Marine, Limited. Le service de ces vaisseaux sera distinct du service de la voie ferrée. M. Hanna a promis qu'il se procurerait l'un des meilleurs administrateurs qu'il pourrait obtenir et une organisation efficace.

De plus, vu que plusieurs demandes de renseignements sont adressées aux ministères de la Marine et du Commerce, il y aura un comité consultatif qui n'interviendra pas dans la direction de ces vaisseaux par M. Hanna et le conseil d'administration, mais qui sera plutôt chargé de donner des conseils. Le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, M. Johnston, et le sous-ministre du Commerce, M. O'Hara, s'entendront au besoin avec le directeur des vaisseaux de l'Etat au sujet des changements, car il y a plus de marchandises offertes que les vaisseaux n'en peuvent transporter.

Ces navires étant construits au Canada, M. Hanna se rend parfaitement compte qu'ils ne devront pas servir au commerce avec l'étranger si le commerce intérieur les tient suffisamment occupés. Je regrette d'avoir parlé si longtemps, mais si la Chambre aimait à avoir encore d'autres renseignements, je me ferais un agréable devoir de les lui fournir.

Sir HERBERT AMES: Le Gouvernement se propose-t-il de garder au service de l'Etat ces quarante-cinq bâtiments et tous les autres qui devront être construits, ou bien, vu que l'entreprise a surtout pour objet de fournir de l'emploi, en vendra-t-il quelques-uns pour en faire construire d'autres ensuite.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela dépendra entièrement du volume du commerce. A l'heure actuelle, il serait peu sage de la part du Gouvernement de se déposséder d'aucun de ses navires, et surtout de ceux qui sont prêts à être mis en service. J'ai refusé aujourd'hui même l'offre de $190 par tonne que me faisait une maison de New-York. Il se peut que la construction de quelques-uns des navires ne se termine que plus tard, et si les bâtiments venaient à être fort demandés ou que le volume du commerce accusât une diminution, le Gouvernement se déciderait peut-être à en vendre un certain nombre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si je ne me trompe, le gouvernement anglais a fait construire au Canada un certain nombre de chalutiers qui furent vendus. L'industrie de la pêche n'étant encore qu'à ses débuts en notre pays, le ministre s'est-il jamais demandé s'il serait sage de venir en aide aux compagnies canadiennes, sinon à présent, du mois plus tard, soit par la construction de chalutiers dans les chantiers de l'Etat, soit de quelque autre manière, afin que nos pêcheurs aient à leur disposition une flotille de chalutiers en même temps que des transatlantiques pour transporter les produits de la pêche dans les différentes parties de l'univers ?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député (sir Sam Hughes) sait comme moi qu'il ne s'est pas construit plus de six chalutiers et gagares pour le compte du Canada. Ces bâtiments avaient été construits en vue de la guerre plutôt que pour tout autre objet. A l'heure actuelle, il y a, à Liverpool, un grand nombre de chalutiers et de gagares que certaines gens croient appartenir au Gouvernement canadien. Le gouvernement anglais en a vendu quelques-uns et pourrait peut-être en vendre encore d'autres. En ce moment, le Gouvernement canadien ne possède que six chalutiers.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne contribue-t-on pas au développement de cette industrie en incitant quelque compagnie à s'y engager? Le Gouvernement ne ferait-il pas bien d'aider les particuliers à construire des bâtiments?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les pêcheurs sont les seuls qui aient besoin de chalutiers, et je suis sûr qu'ils ne consentiraient pas à payer le prix élevé de ceux qui ont été construits pour les objets de la guerre. Au prix qu'ils offriraient, personne ne consentirait à construire un chalutier de ce type-là. Il se trouvera bien au Canada, je l'espère du moins, des gens pour construire des chalutiers du type qui convient à nos pêcheurs et au prix qu'ils sont capables d'en donner.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): La Commission des chemins de fer étant autorisée à réglementer les tarifs, péages et conventions tarifaires des compagnies de chemins de fer, le Gouvernement se propose-t-il d'assujétir les navires à la même commission pour ce qui regarde les tarifs de transport ?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est là un point sur lequel M. Hanna et ses collègues du conseil d'administration sont plus que le Gouvernement en mesure de se prononcer. Pour ce dernier, ce serait tâche excessivement épineuse que de réglementer les tarifs du transport maritime. Si l'idée est praticable, le Gouvernement prêtera volontiers son concours pour en obtenir la réalisation.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je me permettrai de faire observer au ministre que j'ai reçu aujourd'hui même du conseil maritime des Etats-Unis le tableau de tous les tarifs qu'il a fixés pour les navires américains faisant voile pour les différents ports de l'étranger. Ces tarifs se comptent par centaines, et les décisions du conseil portent sur les conventions tarifaires et autres choses se rattachant au commerce maritime.

L'hon. M. BALLANTYNE: Voilà qui diffère un peu de ce que je lis dans un journal que j'ai sous les yeux, et dont je dirai un mot, bien que je ne veuille pas abuser de la patience de la Chambre. Qu'on m'accorde donc un moment d'attention. Au dire du président du Conseil maritime

des Etats-Unis, M. Hurley, on a construit 555 navires de mer en acier, on en doit construire encore 1,336 dont l'entreprise est adjugée et, une fois le programme exécuté, tous ces navires représenteront 16,732,700 tonneaux. Suivant le projet dont M. Hurley doit saisir le Congrès américain, le gouvernement des Etats-Unis devra vendre ces navires à des particuliers. M. Hurley va même jusqu'à dire qu'il conseillera volontiers au gouvernement américain de les vendre, non pas au prix qu'ils reviennent à l'Etat, mais à celui que représentera le coût de leur construction au moment où on les vendra.

Il dit aussi, naturellement, qu'il espère que le gouvernement américain pourra avoir la haute main sur les tarifs, mais je ne vois pas très bien comment. Il ajoute que le même gouvernement va mettre de côté la forte somme de 15 millions pour ce qu'il appelle un fonds d'encouragement à la marine marchande, de sorte que s'il arrive à un navire marchand d'être affecté à un service non rémunérateur le gouvernement américain viendra à son aide. Il déclare de plus que les Etats-Unis font tout en leur pouvoir pour devenir la première nation maritime du monde. Nous devons donc reconnaître la vive concurrence que va nous faire ce pays.

M. GERVAIS: Le Gouvernement est-il à construire des vaisseaux à Sorel, et sinon, pourquoi? Les chantiers sont très favorables à la construction et l'on peut se procurer les artisans voulus. Comme le Gouvernement semble impatient de construire des navires pourquoi ne pas profiter des avantages fournis par les chantiers de Sorel?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les chantiers de Sorel ne peuvent entreprendre la construction du type de navires que nous avons commandés. Voilà la raison pour laquelle on n'a pas donné de commande à ces chantiers.

M. GERVAIS: Le Gouvernement n'a-t-il pas, dans le passé, construit à Sorel des navires de 300 à 400 pieds de long?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons jamais construit à Sorel des navires d'un aussi fort tonnage que ceux que nous avons commandés.

M. FOSTER: Combien a-t-on placé de commandes à Toronto. En a-t-on donné à la compagnie Polson?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement n'a pas donné de commandes à aucun des chantiers de Toronto, pour la bonne raison que les deux chantiers de cette ville étaient occupés tout le temps par le gouvernement de Norvège ou par des armateurs canadiens avant que nous eussions fait notre programme de construction de navires. Je sais qu'ils pourraient travailler pour nous maintenant, mais avant de donner des commandes à cette compagnie il faudra considérer les crédits supplémentaires que je déposerai et avoir l'approbation de la Chambre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désirerais avoir deux renseignements. Si je ne fais erreur, le ministre ne se propose pas de mettre à exécution la proposition soumise dans le rapport du département de la Marine et des Pêcheries. Je vois dans ce rapport, à la page 15, que le Gouvernement avait l'intention de construire annuellement 200,000 tonnes de navires marchands au prix de 40 millions à 50 millions. Le ministre semble avoir changé d'idée, parce que, dit-il, lorsque les commandes actuelles seront remplies, les constructeurs de navires devront chercher des commandes ailleurs. Je désirerais savoir si réellement le Gouvernement a modifié sa politique à cet égard. Je comprends parfaitement qu'à l'origine de cette politique, les navires étaient très rares et qu'elle était justifiée à cause de la guerre. La critique de mon honorable ami le leader de l'opposition est cependant au point quand il accuse le Gouvernement de lenteur, d'avoir été trois ou quatre ans sans ne rien faire, et puis, une fois les prix aussi élevés qu'ils le seront jamais, et la guerre presque terminée, de s'être embarqué dans ce programme de construction de navires. La guerre était finie lorsque ce rapport a été publié, mais, comme je l'ai dit, j'y trouve le projet de continuer le programme de construction de navires.

Le ministre dit que ce programme est justifié par la nécessité de fournir des transports maritimes pour aider à nos chemins de fer. Nous entreprenons l'exploitation d'un immense réseau de chemin de fer, et, naturellement, nous espérons livrer aux ports de mer une quantité énorme de marchandises. Cependant, si le ministre veut relier le service maritime au réseau national, il a entrepris la construction du mauvais type de navires.

Il a adopté, dit-il, la politique du Pacifique-Canadien. Cette compagnie ne s'est jamais lancée dans la construction de navires irréguliers. Elle a construit des transatlantiques qui font des voyages réguliers. en liaison avec ses chemins de fer trans-

portant des marchandises à certains endroits à dates fixes. Ce n'est pas là ce que semble faire mon honorable ami. Il construit une grande flotte de navires lents et irréguliers qui ne conviennent pas, et ne conviendront jamais, à cette sorte d'opérations. Il nous dit que la vitesse d'un certain type est de 8 nœuds, d'un autre, 9 nœuds, et du plus rapide, 13 nœuds seulement. Mon honorable ami sera laissé très loin en arrière dans sa concurrence avec le Pacifique-Canadien ou autre compagnie de chemin de fer avec des navires de cette classe.

Le ministre nous expliquera-t-il comment un navire irrégulier de l'Etat vaudra mieux pour le service des marchandises aux têtes de lignes qu'un navire irrégulier, la propriété d'un particulier. Si les tarifs sont les mêmes, le service est le même; ils sont exactement semblables.

Le commerce canadien ne tire aucun avantage de ce que ce transport est fait par un navire à la cueillette appartenant au Gouvernement plutôt qu'à John Smith où à n'importe quel autre particulier. A mon sens, la seule chose avantageuse, bien que je ne la conseille pas, serait d'établir un service régulier pour le transport par eau des matières postales et des passagers, ce qui permettrait au Gouvernement de dire à un marchand: "Nous pouvons charger vos marchandises à tel endroit, tel ou tel jour et les livrer tel jour", à Liverpool, Londres, Bristol, ou quelque autre port. Un service comme celui-là nous mettrait en mesure de transporter nos marchandises sur nos propres bâtiments et nos propres voies ferrées. Mais je ne puis pas le moins du monde comprendre quel avantage nos chemins de fer vont tirer de l'emploi de ces irréguliers à la cueillette. La cargaison qui doit être transportée de Montréal à Londres n'appartient pas au Gouvernement; elle appartient à quelque marchand, et cela lui est entièrement indifférent, qu'elle y soit transportée par un vaisseau de l'Etat ou celui d'un particulier. Lorsqu'il veut expédier une cargaison, il demande au courtier de présenter le contrat sur le marché et le courtier présente le contrat qui est accordé à l'armateur le moins exigeant; mais le nom du propriétaire n'intéresse personne. Ni le négociant, ni le cultivateur ne profiterait de cela, sauf si le ministre a l'intention de baisser les taux du transport. Alors, si c'est là son idée, on se demande ce qui l'attend. J'admets qu'il sera bien embarrassé s'il tente le transport maritime à des taux inférieurs à ceux que demandent d'ordinaire les navires sans attache. Il chassera tous les navires qui n'appartiennent pas au Gouvernement canadien. Tout à coup il verra ces irréguliers quitter le Saint-Laurent et s'engager où les taux les plus élevés ont cours. Si le ministre entreprend de faire du transport maritime à des taux moins élevés que le tarif en vigueur, voilà ce qui l'attend, et il n'aura pas de trafic. Il sait fort bien que les taux du transport maritime ne suivent pas les mêmes règles que les taux de chemin de fer. Une voie ferrée a un monopole entre certains endroits, mais le navire sans attache n'a pas de monopole. Une cargaison attend-elle d'être transportée à n'importe quel endroit du globe, aussitôt tous les irréguliers sont prêts à se faire concurrence pour obtenir cet engagement. L'offre est inscrite sur le tableau de Londres ou de New-York, et peu importe le nom du propriétaire d'un vaisseau, ce vaisseau obtiendra l'engagement s'il demande le plus bas taux.

Voilà un des hasards du commerce que vous ne pouvez abolir. Donc, lorsque nous nous lançons dans la construction de navires aventuriers nous mettons nos dollars, sans nécessité, dans une entreprise que nous ferions bien mieux de laisser entre les mains de particuliers. Les honorables députés qui préconisent l'étatisme pourraient justifier l'exploitation par l'Etat d'un service maritime régulier relié à nos chemins de fer, mais je ne puis voir quel prétexte ils pourraient alléguer pour justifier l'exploitation des navires à la cueillette. Jusqu'ici le ministre n'a pas eu grande expérience de l'exploitation de ces vaisseaux; il en avait six ou sept, mais il les a donnés aux chemins de fer de l'Etat qui en dirigent le mouvement. Les membres de la députation qui ont interrogé le Gouvernement pour apprendre ce que font ces vaisseaux n'ont pu apprendre jusqu'ici qu'ils aient contribué à l'avancement de notre commerce. Au contraire, nous trouvons qu'ils ont plutôt servi à développer le commerce des Etats-Unis, et qu'ils s'occupent très peu des marchandises que nos chemins de fer déchargent sur le littoral. Il a été posé nombre de questions relatives à ces vaisseaux. On a demandé des renseignements touchant le navire "McKee" et le ministre des chemins de fer (M. Reid) a répondu franchement que ce navire, dont le Gouvernement est propriétaire, avait été nolisé par une maison de New-York pour le transport d'une cargaison de charbon de New-York au Chili, et qu'à son voyage du retour, il serait chargé de minerai. Le ministre, critiqué parce qu'il utilisait un vaisseau de

l'Etat au profit du commerce étranger, s'est excusé en disant que le vaisseau était petit et qu'il ne voulait pas l'envoyer outre-mer dans la saison d'hiver; il trouvait beaucoup moins dangereux de lui faire doubler le cap Horn, en route pour le Chili. Voilà qui ferait rire quiconque s'y connaît en questions maritimes. En effet, s'il est, sur le globe, un endroit orageux, c'est précisément au cap Horn qu'on le trouve. La traversée de l'Atlantique serait bien moins dangereuse pour un petit vaisseaux. Je crois que le ministre nous a donné un prétexte seulement, ' non la véritable raison de sa conduite. La même histoire s'est répétée dans le cas du "Voyageur;" il ne faisait pas le transport de marchandises canadiennes; lorsqu'on a interrogé le Gouvernement à ce sujet, le navire transportait du sucre des Indes occidentales à New-York. Je ne sais ce que font les autres; mais jusqu'ici nous n'avons pas découvert que ces vaisseaux contribuaient au progrès du commerce canadien.

En ce qui regarde le prix de ces vaisseaux, je crois m'être trompé lorsque j'ai cité, aujourd'hui, un article du "Financial Post". En regardant cet article plus attentivement, j'ai découvert qu'il parlait de navires construits en Grande-Bretagne avant la guerre, non pas à l'époque présente. Je ne veux pas commettre d'erreur là-dessus; je veux, dans la mesure du possible, arriver à la vérité, et je suis prêt à fournir mon concours au ministre dans cette affaire. Je trouve l'article suivant publié dans le "Star" de Montréal comme dépêche reçue de New-York:

"Le coût moyen par tonne de la construction des navires en Angleterre est actuellement d'environ 23 livres, soit 115 dollars", a déclaré, à son arrivée ici la semaine dernière, le lieutenant-colonel Bryan, directeur de la compagnie de construction maritime Palmer, à Jarrow-on-Tyne.

"L'élimination de l'Allemagne comme facteur maritime, ajouta-t-il, aura pour effet de rendre à cette industrie une base normale et pratique. Désormais on ne construira plus de navires à tonnage énorme comme le "Vaterland" et l'"Aquitania". L'Allemagne voulut surpasser le monde en construisant ces énormes navires; la compagnie Cunard répliqua par des navires plus énormes encore, mais d'aucun résultat financièrement avantageux. Les transatlantitques allemands furent un insuccès maritime; les cunardiers, avec des accommodations plus grandes et plus complètes, n'ont pas réalisé du tout un profit proportionné au placement.

"Tous les chantiers d'Angleterre sont retenus pour au moins deux ans. Les contrats sont à l'heure et au voyage, c'est-à-dire moyennant, pour le constructeur, le coût plus un profit de sept et demi à dix pour cent."

Ainsi il dit que le coût moyen, la tonne, des navires construits en Angleterre est d'environ 23 livres, ou 115 dollars, un peu moins de la moitié, approximativement, du coût de la construction maritime canadienne. De sorte que nous payons un prix très élevé pour les navires que nous produisons.

M. STEVENS: L'autorité éminente citée par mon honorable ami déclare que les chantiers anglais sont retenus pour deux ans, et que les contrats s'y exécutent, pour le constructeur, sur une base intéressée de 10 p. 100. Comment donc mon honorable ami peut-il déclarer du même coup que le prix est de 115 dollars la tonne.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami a raison, nous devons tenir compte de cela. Nous ne pouvons construire de navires sur cette échelle en Canada. Mon honorable ami n'est pas en mesure de me démontrer que, au prix actuel, nous pourrions logiquement poursuivre la construction maritime en Canada. Sans doute, nous le pourrions avec l'aide de l'Etat: c'est ainsi que nous y arrivons actuellement. Mais nous ne pourrions pas nous passer de cette aide du Gouvernement.

Ce programme maritime n'est pas un programme de construction, mais d'acquisition. Le Gouvernement commande des navires à presque 200 dollars la tonne, argent destiné à être partiellement perdu avant l'exécution du contrat. Si le Gouvernement adoptait une politique qui permettrait au capital privé de construire des navires, il en vaudrait la peine au pays; mais si le Gouvernement cesse de répandre son argent, la construction maritime s'arrêtera. Mon honorable ami a insinué il y a quelque temps que le Gouvernement ne se proposait pas de maintenir très longtemps cette politique de construction de navires, que les constructeurs auraient à se pourvoir eux-mêmes. Vraiment, c'est là une triste perspective à quiconque veut placer son argent dans un chantier maritime. Si le Gouvernement voulait réellement aider à la construction des navires, il devrait, non pas acheter des navires pour la cueillette à des prix énormes, mais procurer quelques moyens, au spéculateur canadien, de placer son argent dans la construction maritime et de rivaliser avec succès, dans cette industrie, avec le reste du monde.

Le ministre, actuellement, achète des navires à un prix simplement très élevé, qui suffirait à n'importe quel constructeur. Mais il ne fait rien pour qu'il soit possible, plus tard, à un Canadien, de construire lui-même des navires ou au peuple canadien d'être un peuple ayant ses navires à lui. Voilà vraiment une question où le Gouvernement

devrait s'efforcer de réussir. Les efforts de construction maritime du Gouvernement n'ont pas été jusqu'ici très heureux. Les chalutiers dont l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) parlait, il y a quelques minutes, furent construits dans les chantiers Vickers et Polson.

M. BUTTS: L'honorable député a-t-il bien dit que le Pacifique-Canadien ne possédait pas, ou n'avait pas construit, de navires pour service irrégulier?

M. SINCLAIR (Guysborough): Non, je n'ai pas du tout dit cela. J'ai dit que le Pacifique-Canadien construisait des vaisseaux d'un genre tout autre, qui pouvaient transporter toutes ses marchandises de ses têtes de ligne aux marchés du monde.

M. BUTTS: J'avais cru entendre de l'honorable député que le Pacifique-Canadien ne possédait pas de navires à la cueillette, ou qu'il n'en avait pas construits.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Pacifique-Canadien, je crois, n'a jamais possédé de ces navires. Il possède des anciens navires à passagers qu'il utilise pour les marchandises; mais ils ne servent pas à la cueillette.

Je faisais allusion aux chalutiers construits pour la guerre par l'administration actuelle. J'ai parcouru les comptes de leur construction. Mon honorable ami peut les trouver dans la salle de réunion du comité des comptes publics. J'y constate que les sept chalutiers qui furent vendus à Halifax récemment coûtèrent 704,955 dollars 51 cents. D'après les renseignements obtenus par les réponses du ministre, il paraît que tous ont dû subir des réparations peu de temps après leur construction, qu'ils ont été construits si à la hâte qu'ils ne pouvaient pas prendre la mer. Suivant les comptes publics, 134,917 dollars 22 cents furent dépensés en réparations. Ces chalutiers furent vendus il y a quelques semaines.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne veux en aucune façon abréger le débat, mais l'honorable député mentionne des chalutiers qui furent construits pour le Gouvernement anglais et qui n'ont aucun rapport avec le sujet à l'étude.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ils ont pu être construits au nom du gouvernement impérial, mais en réalité ils étaient pour le Gouvernement canadien. C'est le Gouvernement canadien qui eut à payer la construction, comme on peut le constater dans les comptes que le comité des comptes publics examine en ce moment, aussi je crois avoir le droit d'en parler. Je vois que ces chalutiers ont été vendus pour $270,000. Ils avaient coûté $839,872.73 y compris les réparations, de sorte qu'en les vendant, le pays a subi une perte de $569,872.73. Ce qui me paraît extraordinaire, c'est que le ministre ou quelque autre personne du département de la Marine et des Pêcheries n'ait pas songé à utiliser ces chalutiers pour faire la pêche le long des côtes. Le prix auquel on les a vendus est une vraie bagatelle, comparé à ce qu'ils avaient coûté, et il aurait certainement été avantageux pour n'importe quel Canadien entreprenant de s'en servir sur nos côtes pour développer notre grande industrie de pêche. Je vois également que le ministre alloue 65 p. 100 à la maison Vickers pour frais généraux. Je ne suis pas très au courant de la construction, et je ne dirai pas que c'est un taux exorbitant, car je n'en suis pas sûr; mais cela me semble bien élevé. Par exemple, je vois, pour la main-d'œuvre employée à la construction d'un de ces chalutiers aux chantiers maritimes Vickers, à Montréal, un compte daté du 29 août 1917, s'élevant à $10,790.86. Le constructeur a la permission d'ajouter 65 p. 100 pour frais généraux, soit $7,014.08, ce qui fait, un total de $17,804.94. Soixante et cinq pour cent me paraît beaucoup pour des frais généraux. N'est-ce pas un profit excessif? Mais ce compte est certifié par M. James Wilson, directeur des entrepôts, qui déclare que les prix sont justes et raisonnables. Il y a un autre certificat disant:

> Je certifie, par les présentes, que les prix sont conformes au contrat.
>
> (Signé) L. J. BEAUSOLEIL.
> Comptable en chef.

Par conséquent, il me semble que le ministre doit avoir passé un contrat par lequel il permettrait à Vickers, Limited, de faire payer des frais généraux de 65 p. 100 en plus du prix de la main-d'œuvre. Prenons le compte suivant:

Crédits de guerre—6 chalutiers en acier.	
Main-d'œuvre..	$5,491.23
Commission, 65 pour cent..	3,569.30
Total..	$9,060.53

Je demanderai au ministre, s'il me fait l'honneur d'une réponse, de dire au comité s'il considère que 65 p. 100 pour des frais généraux est raisonnable.

Hier soir, de très sérieuses accusations ont été lancées contre le département des Affaires navales par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Elles étaient si graves que le chef du Gouvernement (sir Thomas White) décida de ne pas continuer la discussion de ces crédits et d'attendre

pour donner l'occasion au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) de répondre à l'honorable député de Lunenburg.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les remarques de mon honorable ami ne sont pas tout à fait exactes. Je n'ai pas dit que c'était en raison de la gravité des accusations portées par l'honorable député de Lunenburg que nous ne continuererions pas la discussion du projet de loi. J'ai dit que je signalerais les remarques de l'honorable député de Lunenburg à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, et que celui-ci répondrait lors de l'examen des crédits.

M. SINCLAIR (Guysborough): On a dit hier soir au comité que le ministre des Affaires navales serait mieux en état de donner des explications et que nous aurions l'occasion de discuter cette très importante question aujourd'hui. J'ai été surpris de voir le ministre des Affaires navales prendre son siège sans faire la moindre allusion aux graves accusations portées devant le comité hier soir par l'honorable député. Incompétence, extravagance, injustice dans l'emploi et le traitement des matelots sont les accusations portées par l'honorable député et malgré leur gravité, le ministre n'a pas cru devoir y répondre. On nous a dit qu'un certain navire de guerre, le "Lady-Evelyn", possédant un bon équipage et de bons officiers, se trouvait aux alentours d'un sous-marin allemand alors que celui-ci coulait des bateaux de pêche au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Au lieu d'employer ce navire comme on aurait du le faire, à protéger les bateaux de pêche et les pêcheurs contre les sous-marins allemands, on l'envoya aux îles de la Madeleine avec une douzaine de crayons et quelques paquets de papier. Je tiens pour vrai que le journal de bord du "Lady-Evelyn", indique que le jour même où le sous-marin allemand coulait les bateaux de la Nouvelle-Ecosse au large de Canso, le "Lady-Evelyn" était à environ 80 milles de l'endroit ou le sous-marin opérait.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous discutons actuellement une demande de crédit de 30 millions pour la marine marchande de l'Etat.

Je regrette qu'une affaire pressante m'ait obligé de m'absenter de la Chambre hier soir, lorsque l'honorable député de Lunenburg a dressé sa longue liste d'accusations au sujet des Affaires navales. Je n'ai pas eu le temps de lire ces accusations, mais je le ferai à la première occasion et j'y répliquerai, quand les crédits des Affaires navales viendront en délibération.

L'honorable député devrait se cantonner dans l'article en discussion qui se rattache à la Marine, et non pas aux Affaires navales.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ignorais les intentions du ministre. Je supposais que ses observations porteraient sur la marine de guerre. J'ai été fort étonné que le ministre n'ait pas répliqué aux accusations portées par le député de Lunenburg (M. Duff). Lorsque le ministre m'a interrompu, je faisais observer que le "Lady-Evelyn" se trouvait alors à proximité. . .

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Le ministre a soulevé la question de règlement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je n'avais pas encore fini ma phrase, quand le ministre m'a interrompu. Quand au programme de contsruction maritime du Gouvernement, je n'en doute nullement, les navires que nous avons construits nous coûtent bien trop cher. Cela tient surtout à notre régime fiscal qui nous met dans l'impuissance de concurrencer, dans la construction de ces vaisseaux au Canada, le prix de construction des navires sur la Clyde et autres ports de la Grande-Bretagne. C'est là une des causes, mais il y en a d'autres: le prix de la main-d'œuvre est un facteur important, mais depuis un an ou deux, il a notablement haussé en Grande-Bretagne. Depuis deux ou trois ans, il a presque doublé en Grande-Bretagne, et ainsi en toute probabilité les prix de la main-d'œure en Grande-Bretagne et au Canada deviendront à peu près uniformes. L'ouvrier canadien peut fournir en une journée autant de travail que l'ouvrier anglais, sinon davantage.

Notre grand obstacle, ici, c'est le régime protectionniste; on pourrait y remédier au moyen des primes, qui sont en vogue en d'autres pays. L'Allemagne et la France ont toutes deux accordé des primes à la construction maritime. La France a accordé des primes non seulement à la construction des navires, mais en outre à la navigation ou au cabotage, une fois les navires construits.

Il y a quelques années, afin de permettre aux navires français de soutenir la concurrence des navires anglais construits dans un pays libre-échangiste, on leur accorda une prime de tant par mille de parcours, à chaque voyage, et l'on eut alors le spectacle ridicule de capitaines français suivant la direction la plus tortueuse, afin de faire le plus long voyage possible. Et tout ce temps-là, la Grande-Bretagne a tenu bon, car elle avait pour principe directeur que ce qui compte c'est le prix des matériaux qui en-

trent dans la construction du navire et qu'on peut construire les vaisseaux à moindres frais en pays libre-échangiste. Entre la Grande-Bretagne et le Canada, il y a un énorme écart dans le prix des matériaux. Je cite le "Financial Post":

Actuellement, le prix de construction des navires en Canada est le double de celui en vogue dans la Grande-Bretagne, cela tient au prix élevé des matériaux et ceci tient, à son tour, au prix élevé de la main-d'œuvre surtout.

Les constructeurs en Grande-Bretagne ont pu se procurer des plaques d'acier au prix approximatif de 55 dollars la tonne. Comparez cela avec la liste suivante, indiquant le prix de l'acier sur livraison par tonne brute de Pittsburg et de Chicago, à divers endroits du Canada:

De Pittsburg à	Coût par tonne brute.
Vancouver, Victoria et Prince-Rupert.	$102.25
Port Arthur	89.37
Toronto	74.84
Collingwood	80.19
Montréal	96.89
Trois-Rivières	81.87
Québec	81.87
Halifax	84.67

S'il faut payer à Vancouver 102 piastres 25 la tonne pour les plaques d'acier que le constructeur de navires en Grande-Bretagne peut obtenir pour 55 piastres la tonne, comment son navire pourra-t-il concurrencer le navire construit en Angleterre? La loi économique est fort simpliste. Les navires de Grande-Bretagne et du Canada se font concurrence pour le même commerce.

M. CURRIE: L'honorable député nous dit que le prix en vogue en Grande-Bretagne est de 55 piastres. C'était là le prix d'avant-guerre pour les plaques d'acier en Grande-Bretagne. En citant les prix américains, l'honorable député a donné le prix de guerre. On le sait, durant la guerre, le prix des plaques de construction en Grande-Bretagne était plus élevé qu'aux Etats-Unis, car la Grande-Bretagne achetait ses plaques aux Etats-Unis à ce prix.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami se trompe. Voilà les seuls chiffres que j'ai. Cet article dit que les constructeurs en Grande-Bretagne ont pu obtenir des plaques d'acier au prix approximatif de 55 dollars la tonne. Il en faut conclure que les constructeurs en Grande-Bretagne peuvent se les procurer aujourd'hui à ce prix.

M. CURRIE: A Londres un pain coûte à l'ouvrier 25 p. 100 moins cher qu'à l'ouvrier d'Ottawa. Comment l'honorable député s'explique-t-il cela?

[M. Sinclair (Guysborough).]

M. SINCLAIR (Guysborough): Les prix varient sans doute de temps à autre, mais jusqu'ici ils n'ont pas encore notablement baissé. J'en conviens, aux Etats-Unis, les prix ont subi une légère diminution.

Je disais que la loi économique est très simple. Un bateau (je parle des bateaux de fret) que l'on construit à Halifax ou à Québec à $200 la tonne ne peut pas faire concurrence au bateau construit sur la Clyde ou l'Humber à $100 la tonne. S'il y a une cargaison de blé à transporter de La Plata à Liverpool ces deux navires ont une chance de faire l'opération et le bateau qui coûte le moins cher finira par l'emporter sur l'autre. Si le ministre de la Marine a l'intention d'entreprendre quelque chose de permanent et de satisfaisant pour faire du Canada un pays d'entreprises maritimes il doit adopter une politique de tarif modéré. Donnez à l'armateur du Canada une bonne chance, alors il fera son chemin et triomphera.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il m'est assez difficile de suivre l'honorable député. Il parle des navires de la marine marchande du Gouvernement comme étant des navires irréguliers. Si ces navires sont irréguliers, alors tous les chargeurs qui naviguent dans les différents océans sont aussi des navires irréguliers. L'honorable député va jusqu'à dire que si un navire ne transporte pas de passagers il ne peut pas voyager à temps d'un port à un autre. Quoi que je fasse, je ne peux pas comprendre pourquoi un navire qui file, disons onze nœuds, et qui va de Montréal à Liverpool ne pourrait pas suivre un horaire régulier comme le fait un navire à passagers. Mon honorable ami est un homme pratique et il peut se rendre compte que les navires chargeurs sont nécessairement destinés à transporter des cargaisons et que ce ne serait pas une politique économique pour le Gouvernement de construire des navires palais pour passagers afin de transporter les cargaisons destinées à ces navires. Il dit aussi qu'il n'y a pas de différence entre les navires de transport construits aux Etats-Unis, en Angleterre ou au Canada. Il doit savoir qu'il y a une énorme différence entre le dessin, la vitesse et la forme de ces navires comme il y en a dans les différents genres d'automobiles que l'on construit. Je ne peux pas comprendre que l'honorable député range dans une même classe tous les navires chargeurs quand il s'agit du coût et du dessin. Il ne peut pas se rendre compte de l'usage particulier que le Gouvernement veut faire des navires de la marine mar-

chande pour coopérer avec les chemins de fer et il propose qu'au lieu de ces navires chargeurs, nous ayons des navires à passagers pour naviguer dans les divers océans. Chacun sait qu'un navire destiné aux voyageurs n'a pas autant de place disponible pour la cargaison qu'un navire chargeur et par conséquent la politique du Gouvernement est très raisonnable au point de vue des affaires. Ces navires n'ont jamais été dessinés pour transporter des passagers, mais ils ont été construits pour porter des cargaisons. Ce sont les navires qu'il faut à la Canadian National Railway Co. parce que les navires du Gouvernement transporteront des marchandises de l'Orient à Vancouver et que le réseau du Canadian National Railway transportera les marchandises à l'endroit quelconque du Canada où elles sont destinées.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les navires du Gouvernement canadien transporteront-ils des cargaisons au prix courant du marché?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les prix sont maintenant très élevés et très profitables, mais quand les prix du marché déclineront on ne peut pas supposer que le directeur général de la compagnie de navigation du gouvernement demandera des taux plus élevés que ceux qui seront en vogue alors sur le marché. Nous construisons ces navires pour que le peuple canadien et le Gouvernement puissent avoir la direction du fret depuis le moment où il quitte le port d'expédition jusqu'au jour où il arrive à sa destination au Canada et ils transporteront des cargaisons d'exportation provenant des mines, des champs, des forêts et de nos industries nationales. Le gouvernement des Etats-Unis a interdit l'exportation du blé des ports de Baltimore, New-York et Boston. Que ferait le Gouvernement pour transporter le blé de nos grandes prairies de l'Ouest si nous n'avions pas les navires que nous possédons maintenant? Je ne peux absolument pas admettre le raisonnement de l'honorable député. Nous construisons des navires chargeurs précisément dans le but de transporter des cargaisons et le programme de construction maritime du Gouvernement ne comprend pas un service de passagers. Le Gouvernement n'a pas encore mis à l'étude la question de savoir si nous construirons des navires à passagers pour les faire naviguer sur l'Atlantique ou le Pacifique, mais je peux dire que les navires que nous avons construits sont des chargeurs du type le plus moderne et je ne pense pas qu'on devrait les regarder comme des navires irréguliers ordinaires. Ils sont construits en vue du commerce du Canada et pour aider aux chemins de fer nationaux canadiens et je suis sûr que la majorité des membres de la Chambre donneront leur appui à la politique du Gouvernement.

M. CLARK (Red Deer): Le comité, j'en suis persuadé, sera unanimement de mon avis si j'exprime ma satisfaction de voir l'honorable ministre (M. Ballantyne) de retour à sa place après une très grave maladie.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. CLARK (Red Deer): Je ne dirai que quelques mots sur cette partie du programme du Gouvernement et je veux m'exprimer avec modération.

Je suppose que l'on a entrepris la construction des navires dans ce pays sous la pression de la période de guerre et comme la guerre est terminée, j'ai la conviction que je resterai dans les limites de la modération si j'exprime l'espoir que le Gouvernement étudiera avec grand soin cette industrie avant de lui donner une plus grande extension.

Les remarques de mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) relativement à la mise en vigueur de tarifs de transport proportionnés au coût de construction des navires, m'ont grandement intéressé et édifié.

De fait, ce programme de construction maritime inauguré par le Gouvernement est un exemple de plus des choses extraordinaires qu'accomplissent certaines gens, quand ils sont à l'abri d'un tarif protecteur. Mon honorable ami l'a bien fait voir, le Canada est sous le régime d'un tarif de haute protection, et ce n'est pas la faute des deux partis politiques. Le présent tarif protecteur est un legs de l'ancien gouvernement libéral au Gouvernement du jour. Je ne crois pas que personne soit en mesure de contredire cette assertion avec quelques chances de succès. Sauf l'augmentation des droits de douanes, que le présent Gouvernement a imposé au peuple, depuis le début des hostilités, le tarif douanier du Canada est pour ainsi dire le même que celui qui fut en vigueur sous le régime libéral, de 1896 à 1911. Il suffit de méditer un tout petit peu sur ce projet pour se rendre compte combien il est ridicule de vouloir construire des navires et se livrer au trafic maritime avec un tarif de haute protection, puisque l'essence même du système protecteur, c'est d'empêcher l'entrée libre des marchandises dans un pays; or, du mo-

ment qu'un navire traverse l'océan avec une cargaison de produits canadiens, la seule chance qu'il a d'accomplir un voyage profitable, c'est de ramener une cargaison de produits étrangers au pays.

On voit donc de suite l'incompatibilité qui existe entre un tarif de haute protection et l'exploitation profitable d'une marine marchande. Les deux systèmes ne peuvent guère marcher de pair dans le monde. Si un pays applique un tarif de haute protection, il sera peut-être nécessaire de construire des pénitenciers, des prisons et des institutions de toutes sortes, mais il n'a pas besoin de construire un grand nombre de navires; s'il en construit, il ne sera guère en mesure de les utiliser. Cette doctrine est non seulement conforme à la saine économie politique, comme l'a laissé entendre mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) mais elle est aussi conforme aux données de l'histoire. Dans l'univers entier, il n'y a eu qu'une seule grande puissance maritime: c'est le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sous le régime du libre-échange.

J'ai promis, en commençant, de modérer mes expressions, de sorte que je ne mets peut-être pas assez de formes à ce que je dis en ce moment. Cependant, mes honorables collègues sont en mesure de se rendre compte que je ne suis pas très loin de la vérité, s'ils veulent bien réfléchir un instant et se rappeler qu'avant la guerre, la Grande-Bretagne avait construit et était propriétaire de 60 p. 100 de tous les navires dans le monde entier. Deux petites îles, représentant à peine la moitié de la province de l'Alberta, ont accompli cette tâche prodigieuse. En face de ce fait unique, j'ai le droit de dire, sans être taxé d'exagération, il me semble, qu'il n'y a eu qu'une seule grande puissance maritime dans l'histoire du monde entier.

Nous entendons répéter parfois que la Grande-Bretagne avait un puissant concurrent, relativement aux choses maritimes, dans l'empire allemand, avant la guerre. Or, il se faisait plus d'ouvrage dans les seuls chantiers maritimes de la Clyde, avant la guerre, que dans tout l'empire allemand.

Afin d'exécuter le programme maritime qu'elle a accompli, l'Allemagne a dû adopter, jusqu'à un certain point, le libre-échange. Tous ceux qui connaissent la question savent que l'Allemagne, depuis des années, permettait l'entrée en franchise de tous les articles utilisés dans la construction des navires. Voilà pourquoi—et il est facile à la Chambre de s'en rendre compte—je suis

[M. Clark (Red Deer).]

obligé de conseiller la prudence au Gouvernement, avant de se lancer dans une entreprise de construction maritime sur une grande échelle. De mon côté, je serai très circonspect relativement à l'appui que je fournirai, s'il se lance quand même dans cette aventure.

En tout cas, le Gouvernement a décidé de faire exécuter le programme, en face des nécessités urgentes de la guerre. A ce point de vue, je critiquerai aussi peu que possible, considérant que le ministre a été gravement malade. Cependant, je manquerais au devoir que je dois remplir, tant à l'égard du Gouvernement que du pays, si je négligeais de dire que le Canada n'est pas du tout en mesure de faire concurrence à la mère patrie, relativement à l'industrie de la construction maritime, sous le régime d'un tarif de haute protection. Pour moi, c'est une impossibilité.

Le Gouvernement, je le crains beaucoup, a commis une erreur, le jour où il a enlevé cette tâche des mains de la commission impériale des munitions. Nous connaissons tous les déclarations qui ont été publiées ouvertement dans les colonnes de la presse canadienne, à ce sujet. Or, je redoute que nous soyons obligés d'admettre que le Gouvernement a commis une erreur, le jour où il a enlevé la construction des navires des mains de la commission impériale des munitions, à moins qu'il ne soit en mesure de contredire ces assertions sur toute la ligne. Ce fut une erreur même pendant la guerre, car nous savons que l'état de guerre a donné lieu à toutes sortes de lubies telles que la construction des navires, l'épargne de la lumière du jour et à nombre d'autres toquades absurdes qui sont destinées à mourir de leur belle mort. Je ne prétends nullement que la construction des navires soit un projet absurde; mais il peut le devenir si vous tentez de le mener à bonne fin sous le régime d'un tarif de haute protection. Je tiens à ajouter ce correctif à ma déclaration.

On prétend également que nous avons adjugé des entreprises peu profitables, sinon ruineuses, relativement à l'établissement de l'industrie de la construction des navires au Canada. Je ne suis guère au fait des affaires de la Dominion Iron and Steel Foundry Company. Mon honorable ami le chef de l'opposition, je le suppose, serait, mieux que quiconque, en mesure de nous renseigner à ce sujet.

Il doit en connaître quelque chose puisque ces usines sont situées dans sa circonscription, et il renseignera sans doute le co-

mité sur les chiffres que publie la presse quotidienne, sur le marché fait entre le Gouvernement et la Dominion Iron and Steel Company et sur le prix que l'on paie les plaques d'acier. L'intérêt profond qu'il prend aux choses de sa circonscription me fait espérer qu'il nous donnera le bénéfice des renseignements qu'il possède et de la statistique qui doit être à sa portée.

M. McKENZIE: Si mon honorable ami veut bien me permettre. . .

M. CLARK (Red Deer): Mon honorable ami aura l'occasion de me répondre; j'ai fini dans un instant.

M. McKENZIE: Je désire simplement corriger une assertion de mon honorable ami. Je serais très heureux d'avoir dans ma circonscription cet établissement, mais il ne faut pas que je m'attribue ce qui appartient à d'autres. L'établissement n'est pas dans mon comté.

M. CLARK (Red Deer): Est-ce que la compagnie n'a pas de dépendances dans votre comté?

M. McKENZIE: Non, pas la Dominion Steel Company.

M. CLARK (Red Deer): Après tout, la province n'est pas si grande, et mon honorable ami est toujours au courant de ce qui se passe à la Nouvelle-Ecosse. Sa connaissance des choses de la province ne se limite point au Cap-Breton. Nous connaissons le caractère encyclopédique de son savoir, et je n'emploie pas ce mot par moquerie. Tous nous admirons l'énergie avec laquelle il s'acquitte de ses devoirs de chef de la gauche, et nous serions bien aise d'avoir de lui des renseignements sur ce marché fait entre le Gouvernement et une compagnie qui a son usine principale dans la Nouvelle-Ecosse.

M. DUFF: Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'il obtiendrait plus vite ce renseignement de ceux-là mêmes qui ont fait le marché en question avec la Dominion Iron and Steel Company, vu qu'il est un ami du Gouvernement?

M. CLARK (Red Deer): J'accepte toute proposition que l'on veut bien me faire, et je me joindrai à mon honorable ami pour obtenir un renseignement que devraient avoir le pays et la Chambre. Je dirai bien, toutefois, à l'honorable député qu'il traite l'opposition avec bien peu de respect quand il délègue à un ministériel une fonction qui regarde la gauche. Je lui conseillerais de rétablir l'ordre de ses idées. Ce n'est pas à mon honorable ami que je m'adressais, mais au chef de l'opposition, qui pourra, lui du moins, me répondre à sa manière et à l'heure qu'il choisira. On a parlé du prix des plaques d'acier avant, pendant et après la guerre. Je crois savoir, monsieur le président, que le prix des plaques d'acier et celui des transports dégringolent en ce moment, qu'ils dégringolent vite, et ce sera une bonne chose pour les pauvres gens de tous pays, si le prix des articles de consommation ordinaire dégringole en même temps. Le Gouvernement devrait, ce me semble, voir à précipiter davantage cette dégringolade, et veiller, non seulement à réduire le coût de ses adjudications, mais aussi la cherté de la vie. Voilà ce que nous apprenons à l'égard du fret et des plaques d'acier et, si la chose est exacte, je crois que c'est là pour le Gouvernement un excellent motif de ralentir l'exécution de son programme.

Le ministre demande comment s'écoulera notre blé si nous n'avons pas les navires qui le porteraient. Je prends occasion de cette préoccupation du Gouvernement pour lui dire que, si nous poussons trop loin l'accroissement de nos tarifs, nous serons bientôt dans la situation d'avoir à garder chez nous et notre blé et les navires. Le blé que nous produisons ne se pourra vendre que le jour où une reprise des luttes économiques d'autrefois nous amènera à traiter les affaires commerciales comme je crois qu'elles le seront bientôt. Nous ne pouvons, à l'étranger, en concurrence avec d'autres pays qui en produisent, vendre une partie de nos céréales que si nous adoptons des méthodes propres à établir des relations de commerce internationales, et cela ne se peut faire sans un abaissement du tarif. De cet abaissement dépendra aussi la réussite de notre programme de constructions maritimes.

Que se passe-t-il en ce moment sur les mers du globe? Je suis heureux de voir à son siège mon honorable ami le ministre des Finances, car je tiens à ce que cette dernière brise lui arrive avant qu'il présente à la Chambre son état budgétaire qui aura d'inévitables conséquences, tant à l'égard des conditions politiques de ce pays, qu'à l'égard de la prospérité et du progrès du Canada, comme aussi de notre aptitude à prendre la place qui nous est due dans le commerce du monde.

Je tiens de bonne source que, dans les trois semaines qui ont suivi l'armistice, des navires anglais chargés de marchandises sèches du Lancashire et autres marchandises prenaient le chemin de l'Amérique du Sud ou d'ailleurs, après n'avoir été, pen-

dant plus de quatre ans, employés à autre chose qu'à des œuvres de guerre.

Au sujet de cet obstacle à l'expédition du blé, je demanderai à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ce que feraient ces navires, d'après lui, après avoir déchargé leurs cargaisons? Mais ils se chargeraient de blé, s'il y en avait, et dans le cas où il n'y en aurait pas, ils prendraient d'autres marchandises. Cependant, nous avons fait la folie de chercher à développer ici l'industrie du coton, ce que nous n'aurions pas dû faire, s'il faut en croire le représentant le plus autorisé de cette industrie, parce que notre pays ne s'y prête pas. Comme nous avons refusé de prendre d'excellents cotons du Lancashire—je parle des prix établis avant la guerre—pour la moitié du prix qu'ils nous coûtent dans un pays où l'industrie du coton n'aurait jamais dû exister, les navires se dirigent ailleurs et, par conséquent, ils ne peuvent prendre, chez nous, de cargaisons de retour.

Je suis heureux que le député de Guysborough (M. Sinclair) ait soulevé cette question. C'est l'industrie et c'est le commerce qui font vivre la marine marchande. Les habitants de la Grande-Bretagne font du commerce maritime par instinct et par nature, leurs navires marchands sillonnent les mers depuis des siècles. A la lumière de cette expérience, je puis donc soutenir que l'inauguration d'une politique développant la construction des navires au Canada sans abolir les hauts tarifs douaniers constitue une violation des vrais principes économiques, une violation du bon sens et une répudiation de toute l'histoire du commerce. Voilà ce que je tenais à dire en thèse générale. Je voulais démontrer à quelle condition unique on pourrait développer l'industrie de la construction maritime au Canada. Je voulais convaincre le ministre (M. Ballantyne) et le Gouvernement que, sans la modification de notre politique fiscale, la construction maritime, quoique l'on puisse dire ou faire, ne serait jamais qu'une chimère. Je pense bien que l'honorable ministre des Finances a dû prêter l'oreille à mes paroles, car elles intéressent à un haut degré la restauration économique du Canada, à laquelle nous tenons tous et que nous désirons voir s'opérer sur une base convenable et de manière à assurer à ce pays le rang qu'il doit occuper parmi les nations de l'univers.

M. CURRIE: Je me prenais pour un des tories les plus intransigeants qu'il y eût en Canada, mais j'ai enfin trouvé un député plus attaché que personne à ses propres vues, car il y tient encore autant que jamais, bien qu'elles soient de vieille date. S'inspirant, comme toujours, des vieux principes du libre-échange, il affirme qu'il ne faut aucune industrie dans le pays.

M. CLARK (Red Deer): Ce n'est pas de l'histoire ancienne que celle des navires se dirigeant vers l'Amérique du Sud dès la conclusion de l'armistice, c'est de l'histoire bien contemporaine.

M. CURRIE: Je vais aborder ce point. Un des arguments de l'honorable député, c'est que le Canada devrait se livrer au commerce de coton, et il a dit pourquoi le Lancashire se distingue surtout par ce commerce. On sait que le Lancashire ne produit pas de coton, mais qu'il en importe, comme nous le faisons. L'honorable député ne peut donc soutenir que nous ne saurions nous livrer à l'industrie du coton tout aussi bien que le Lancashire s'y livre lui-même. S'il est en état de faire de la concurrence sur les différents marchés de l'univers, c'est grâce à l'habileté de ses ouvriers. Nous pourrions en faire tout autant.

Notre pays ne se prête pas à la culture du coton, mais nous pouvons nous procurer de l'énergie motrice à meilleur marché et assurer à cette industrie, chez nous, un aussi brillant succès que celui qu'elle a obtenu en Angleterre, et nous avons tout autant raison que l'Angleterre de nous y livrer.

Rien ne nous intéresse autant, à l'heure qu'il est, que cette question de commerce et de construction maritime. La construction maritime ne m'est pas étrangère, car il existe un chantier dans mon comté, et le commerce international ne m'est pas étranger non plus. Le Canada ne s'est pas borné à la fabrication des munitions durant la guerre, il a fait du commerce avec tous les pays de l'univers et a chassé les marchandises allemandes du marché de l'Amérique du Sud, de la Chine, du Japon, de l'Inde et des autres pays. Ce commerce a pris des porportions énormes, il a atteint, l'année dernière, le chiffre de 500 millions—sans compter les munitions et les denrées alimentaires—et il nous faut le maintenir. Voilà ce qui est arrivé au cours de la guerre. Par suite de ce prétendu libre-échange, la construction maritime était difficile au Canada avant la guerre. L'honorable député (M. Clark) a dit la vérité à cet égard. Pour ce qui est des navires, nous avons eu le libre-échange; des navires construits en Angleterre ont pu entrer librement au Canada, se rendre jusqu'aux Grands lacs et faire le commerce, grâce à leur naturalisation britannique. Il n'est pas nécessaire de modifier notre politique à cet égard, car la protection n'y a été pour rien, et l'hono-

rable député de Guysborough (M. Sinclair) le sait fort bien.

Il n'ignore pas que les vaisseaux anglais faisaient librement le commerce au Canada. Les vaisseaux de la Grande-Bretagne faisaient le cabotage d'une ville à l'autre, de Fort-William aux ports du lac Erié, en toute liberté et sans débourser un sou.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami avouera probablement que la dimension de nos canaux les protégeait quelque peu, car des vaisseaux d'un certain type pouvaient, seuls, y pénétrer.

M. CURRIE: C'est vouloir faire voir des étoiles en plein jour. Ce raisonnement ne vaut rien. Tout dépend uniquement de la longueur des vaisseaux. D'autres nations avaient pu conduire ici leurs vaisseaux. Ainsi, les Allemands auraient pu le faire. Les canaux étaient libres pour toutes les nations de la terre. Le libre-échange ou la protection sont des questions étrangères au sujet. Mon honorable ami sait fort bien qu'aujourd'hui tous les matériaux qui servent à la construction navale peuvent être importés en franchise au Canada. Il n'existe aucun droit sur les barres, les plaques ou autres objets semblables, qui servent à la construction des vaisseaux; c'est pourquoi on peut s'adonner à la construction navale au Canada sans tenir compte du tarif, et c'est pourquoi cette industrie devrait être encouragée.

Quel motif nous a portés à entreprendre la construction de vaisseaux et à donner des commandes? Personne de nous n'ignore qu'avec la venue des sous-marins, les doctrines économiques applicables à la guerre ont subi une grande métamorphose. Le monde a constaté la perte de maints vaisseaux, la rareté des vivres à long cours et la difficulté de transporter à l'étranger les produits canadiens. En réalité, il y a en ce moment dans les entrepôts du Canada des millions de dollars représentés par de la marchandise qui est destinée à la Chine, au Japon et à d'autres pays étrangers, et que nous ne pouvons pas expédier, faute de cales. La conduite absurde de ceux qui élèvent la voix pour blâmer un programme qui nous donnera quelques vaisseaux pour notre commerce extérieur me fait comprendre l'ignorance des gens qui traitent des questions dont ils ne connaissent pas le premier mot.

Qu'on aille aujourd'hui chez un fabricant canadien et l'on verra que ses entrepôts regorgent d'articles à exporter dans l'Amérique du Sud, en Chine, au Sud-Africain, aux Indes, et qu'il ne peut pas obtenir des vaisseaux pour leur transport. Dans l'Ontario, on n'accepte pas dans aucune gare, un seul wagon de marchandise destinée à la Nouvelle-Zélande avant que des vaisseaux soient disponibles, et il n'y a pas de cales pour recevoir les articles valant des milliers de dollars qui gisent dans nos entrepôts en attendant qu'on les expédie en ce pays-là.

Les députés qui discutent des questions qui ont trait au commerce du pays devraient se renseigner mieux. Le monde évolue; la situation n'est plus ce qu'elle était il y a vingt ans. Nos propres cales devraient transporter le blé canadien. De nos jours, toutes les nations sont fières de leur marine marchande. Dès que le ministère eut passé le premier marché pour la construction de vaisseaux, le gouvernement du Japon s'est tracé un programme embrassant une période de plus de sept années afin d'accaparer toutes les plaques qu'il pourrait se procurer au Canada ou aux Etats-Unis. Si le ministre de la Marine veut vendre ses vaisseaux, il peut les vendre dès demain au gouvernement japonais pour dix à quinze dollars, par tonneau, de plus que le prix de revient. Les acheteurs ne manquent pas dans le monde entier.

Les marchés n'ont pas été hasardeux. L'honorable député a cité le "Financial Post" qui dit que les plaques se vendent $55, la tonne. Lorsque le fer en gueuse coûte $50 à Lancaster, je ne conçois pas comment on peut se procurer des plaques au prix de $55. La cote du "Post" est absurde. En réalité elles se vendent aujourd'hui plus cher en Angleterre qu'à Pittsburg; le ministère a comblé la différence de prix.

Si nous n'avons pas nos propres cales pendant les cinq à dix prochaines années, nous ne pourrons pas commercer avec l'étranger, car toutes les nations se sont emparées des bâtiments marchands comme d'une entreprise nationale, et elles ne permettront pas qu'ils servent au commerce d'un autre pays. La Grande-Bretagne est complètement maîtresse de sa marine marchande. un navire anglais ne saurait se rendre dans un port étranger sans l'autorisation du gouvernement. Pendant les hostilités, le commerce d'exportation a été interdit. Les bâtiments n'ont pas pu se rendre en Norvège durant près d'un an, car ce pays-là ne permettait pas aux Alliés de se servir de ses vaisseaux et des milliers de tonnes de marchandise attendaient dans les ports de New-York, de Boston et de Montréal qu'on les expédiât en Norvège. Dernière-

ment, les Etats-Unis ont défendu que des produits canadiens fussent transportés là-bas par les ports américains. Il ne s'écoulera que quelques semaines avant que le pays voisin interdise le transport des articles canadiens par les vaisseaux américains, car il a lui-même besoin de toutes ses cales, de même que les autres pays.

Quant à l'industrie du coton, à l'industrie de la navigation de la Grande-Bretagne et au libre-échange, des écoliers ignorant les premiers rudiments de l'histoire diraient peut-être que le libre-échange a donné l'essor à l'industrie de la navigation en Angleterre.

Mais, chacun sait que le commerce maritime de l'Angleterre doit son origine aux lois de navigation de Cromwell, qui constituaient une des formes les plus efficaces du système protecteur. Au cours de la guerre, la Grande-Bretagne a remis en vigueur les vieilles lois de navigation, et les a rendues plus rigides que jamais. Elle n'a permis à aucune des nations étrangères qui ont gardé la neutralité de transporter des denrées de commerce aux ports des nations belligérantes. Est-ce là la liberté du commerce? Et c'est une situation contre laquelle nous devons nous prémunir; nous devons avoir nos propres navires pour transporter nos propres cargaisons.

Je vais maintenant vous donner un exemple de la façon dont la Grande-Bretagne désire restreindre le commerce mondial. Une firme canadienne avait à expédier une cargaison à Calcutta. Les produits avaient été fabriqués au Canada et attendaient depuis longtemps en entrepôt l'occasion d'être expédiés. Le fabricant demanda à la compagnie du Pacifique-Canadien de lui coter le taux de fret pour Calcutta, et ce taux lui fut coté, disons à quelque chose comme $70 la tonne, par voie du Pacifique. Le fabricant en avertit la maison anglaise qui avait acheté les produits en question, et celle-ci lui fit savoir que les produits devaient être expédiés par voie de Londres, puisque le taux de fret, qui d'ici à Londres était d'au delà de $60 la tonne, n'était par contre que de $7 ou $8 la tonne de Londres à Calcutta. Cela nous montre les mesures que prend le gouvernement britannique pour monopoliser le trafic des ports anglais.

Si vous voulez développer ce pays, et que le Canada fasse affaires avec toutes les parties du monde, il vous faut commencer par la base. Avant la guerre, l'Allemagne était le concurrent le plus redoutable de la Grande-Bretagne. Comment l'Allemagne s'y était-elle pris pour développer son commerce extérieur? Comment a-t-elle réussi à se créer un marché à l'étranger et à enlever à la Grande-Bretagne, en moins de quinze ans, un tiers de son commerce? L'explication est très simple: l'Allemagne a subventionné ses navires et ses chantiers de construction. Il est ridicule de prétendre que l'Allemagne soit allée chercher en Angleterre la tôle et le matériel servant à la construction de ses navires. Rien de plus faux. Quand éclata la guerre, les usines fabriquant la tôle forte en acier étaient plus nombreuses en Allemagne qu'en Angleterre. Qui plus est, les Allemands avaient acheté un grand nombre des industries de l'acier de la Grande-Bretagne et les avaient transportées dans leur pays. Lors des hostilités, il n'y avait pas une firme anglaise qui fabriquait des arbres de couche laminés à froid, parce que l'Allemagne les fournissait à meilleur compte. Au moment où l'on célébrait le troisième centenaire de Québec, j'eus le plaisir de visiter un des plus gros navires de la flotte anglaise, et en montant sur le pont j'aperçus sur la tôle recouvrant la coque cette marque: "Acier de Krupp", —ce qui est probablement l'indice d'une fabrication allemande. Cela dit assez où nous en étions rendus avant la guerre, et c'est à quoi en arriverait tout pays qui adopterait la politique que préconisent les libre-échangistes. Une semblable politique ferait de nous une nation tout simplement occupée à acheter et à revendre les produits des autres, au lieu de manufacturer et de produire elle-même. Cela peut convenir à la Grande-Bretagne, mais non pas au Canada.

L'Allemagne a développé son commerce maritime et extérieur en subventionnant la construction de navires et en encourageant la création de chantiers de construction. Lorsqu'il se déclara en Angleterre, avant la guerre, une grève de constructeurs de navires, l'Allemagne avait des émissaires à Clyde, à Newcastle et à d'autres chantiers de la Grande-Bretagne qui s'efforçaient d'embaucher les ouvriers experts en leur offrant les plus grands avantages. Un bon nombre acceptèrent ces offres, et la construction prit en Allemagne un essor tel que nous en souhaitons pour le Canada avec l'aide de cette classe d'artisans. Les plus gros navires du monde furent construits dans les chantiers de l'Allemagne avant la guerre. Et les Allemands étaient en train de disputer avec succès la suprématie de la vitesse à la marine anglaise. Et qu'est-ce qui inspirait tous ces efforts, sinon l'ambition de l'Allemagne d'accaparer le com-

[M. Currie.]

merce du monde. Pour établir un commerce mondial, il ne suffit pas de fabriquer les produits; mais, le secret consiste à avoir à sa disposition les moyens de transport voulus. Si nous avions attendu des Etats-Unis des chemins de fer pour desservir l'Ouest canadien, où en serions-nous dans le développement de cette région? C'est la vieille histoire de ne pas attendre que les allouettes nous tombent toutes rôties dans le bec; il faut compter sur soi pour être bien servi et obtenir ce que l'on veut. Sans marine marchande, il nous sera impossible de nous créer un commerce extérieur; nous serons à la merci des autres nations et des commerçants étrangers, qui absorberont tous nos profits. L'Allemagne a compris cela. Elle a établi des lignes entre ses ports et tous les principaux ports du monde. Elle a, en outre, organisé ses services de façon que les fabricants situés à l'intérieur des terres pussent expédier leurs produits à l'étranger aux mêmes taux que les fabricants des ports de mer. Autrement dit, le fabricant de Leipzig pouvait expédier ses produits à Smyrne aux mêmes conditions que le fabricant de Hambourg. Les fabricants se trouvaient tous sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'exportation. La même politique devrait être adoptée par la compagnie Nationale de paquebots pour que tous nos manufacturiers, en quelque endroit du Canada qu'ils se trouvent, bénéficient des mêmes avantages dans leur commerce d'exportation.

Les Allemands ont établi un tarif de marchandises entre l'Allemagne et les autres pays qui était d'un gros tiers de moins que celui de la Grande-Bretagne, et ils ont fait un profit avec le commerce par les voyages de retour. Ainsi, aujourd'hui, le tarif américain de New-York à Calcutta est de 20 piastres la tonne. Les Etats-Unis ont la juridiction de leur navigation et un navire américain ne peut transporter une cargaison dans un port étranger sans un permis ou en demandant plus que ce tarif. Voilà un obstacle contre lequel nous allons nous buter, et si nous n'avons pas de vaisseaux à nous, nous ne pourrons transporter une seule livre en dehors de ce pays sans payer des tarifs exorbitants. Si nous pouvions obtenir un tarif de 18 piastres la tonne pour Calcutta, nous aurions le service, tellement la concurrence du commerce international est forte. Avec les tarifs maritimes, le tarif des marchandises est l'élément sur lequel il faut compter. Voilà toute la question.

Je ne sais pas ni mes paroles seront plus écoutées en cette enceinte que celle de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark). Voici ce que je propose. Nous sommes une jeune nation et nous devons assumer la tâche d'édificateurs de l'empire. Nous avons la matière première pour la construction de cet empire; nous avons les terres, nous avons les champs; nous avons le pouvoir; nous avons les ouvriers; nous avons les hommes les plus capables de l'univers pour entreprendre cette tâche. Des hommes qui ont fait la guerre et ont acquis l'entraînement et la discipline. Pour devenir une grande nation, il nous faut mettre l'épaule à la roue et ne pas oublier que nous devons être les édificateurs de l'empire.

L'Allemagne était un pays protectionniste et c'est le seul qui ait pu rivaliser avec l'Angleterre pour la suprématie du commerce étranger. Nous pouvons demeurer un pays protectionniste et suivre la même politique. Créons un grand nombre de lignes de navigation. Etablissons une route maritime du Canada aux Indes, où il y a un commerce très avantageux, où nous pouvons exporter les produits de nos manufactures et en rapporter du thé, du chanvre et autres articles qui sont importés dans ce pays par des navires étrangers, et qui pourraient aussi bien être apportés chez nous par nos propres vaisseaux à leur retour.

Avant la guerre, ce commerce immense avec les Indes était l'apanage de l'Allemagne. De plus, nous allons avoir la préférence impériale. Parce que les hostilités sont terminées, il ne faut pas nous reposer et retourner à notre petite terre de 5 acres en disant: "Maintenant que la guerre est finie, je rentre dans ma coquille." Nous avons pris notre place sous le soleil et il faut y rester.

Nous devrions avoir une ligne de navigation avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Actuellement les manufacturiers et les commerçants de New-York passent la nuit à se demander quelle préférence nous allons avoir avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ils veulent tous ouvrir des succursales dans nos villes, afin d'avoir une part du gâteau. Il y a plusieurs articles que nous pourrions rapporter de la Nouvelle-Zélade. Nous pourrions rapporter une cargaison de peaux et de laine pour l'Angleterre, et de ce dernier pays nous pourrions rapporter quelque cargaison de marchandises dont nous avons besoin. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) peut se demander ce que l'Angle-

terre peut nous fournir, mais il y a beaucoup de choses dont nous avons besoin maintenant et que l'Angleterre peut nous procurer. Il y a une grande demande en ce pays de marchandises anglaises; ce qui nous manque surtout, ce sont les transports maritimes.

L'Amérique du Sud nous offre un marché pour tous les produits de nos manufactures, tels que quaicaillerie, meubles, vêtements de diverse nature, cotonnades, marchandises de toutes descriptions, et nous en rapporterions des peaux et du café. "Mais", dira l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), "vous êtes en contradiction avec votre politique de protectionnisme. Pourquoi rapporterions-nous des peaux? Votre politique est de produire les peaux ici." Parfaitement, mais nous ne pouvons avoir de peaux que pour la moitié du cuir que nous produisons ici. Nous sommes de grands manufacturiers et exportateurs de cuir travaillé, et si nous essayons d'obtenir des peaux de l'Amérique du Sud en passant par le port de New-York comme nous le faisons maintenant, nous pourrons en être empêchés par le gouvernement des Etats-Unis qui nous dira: "Nous ne vous allouerons que tant de peaux", comme si nous étions un inférieur. Si nous possédions nos propres vaisseaux, nous n'aurions pas de faveurs à lui demander. Nous pourrions rapporter les peaux ici sur nos propres navires, de sorte que les marchands de New-York n'auraient aucun empire sur notre commerce et ne pourraient pas enlever des profits aux manufacturiers canadiens.

Nous avons trafiqué avec ces pays durant la guerre; nous y avons établi un marché pour nos marchandises et nous n'avons pas été obligés de fournir un crédit national. Ils ont de l'or en quantité. Si l'on ne prend pas les moyens de créer des lignes de navigation entre le Canada et ces pays, nous perdrons tout l'avantage de notre commerce durant la guerre. La Grande-Bretagne, la France et les Etats-Unis nous supplanteront dans ces pays et nous enlèveront le commerce que nous y faisions.

L'honorable député de Red-Deer avait raison de dire que l'encre des signatures sur l'armistice était à peine séchée que déjà, les navires anglais partaient, chargés de marchandises, à la conquête du commerce de l'univers. Voilà ce qu'aurait dû faire le Canada également. En effet, nous faisions une grande partie du commerce que la Grande-Bretagne ne pouvait pas faire avant la guerre. Je connais sur le bout des doigts un certain aspect du commerce; voilà précisément pour quelle raison je dis au ministre qu'il ne saurait rien faire de plus nuisible à la construction maritime en ce pays que n'a fait le Gouvernement lorsqu'il a avancé de l'argent à la Grande-Bretagne aux fins de construire des navires pour la commisssion dite "Imperial Munitions Board", navires destinés à faire concurrence à nos propres bâtiments. Cela n'était pas du tout nécessaire; nous aurions dû garder tous ces navires, afin d'avoir entre les mains la direction de notre propre commerce maritime et nous trouver en mesure de contribuer à la réduction des taux exigés pour le transport de notre blé de l'Ouest, en sorte que cette charge ne pèse pas si injustement sur celui qui habite à l'ombre des montagnes Rocheuses, et qu'il ait une chance égale sur les marchés à l'étranger. Ces navires furent construits pour l'"Imperial Munitions Board"; c'est au Canada que la Grande-Bretagne emprunta les fonds nécessaires; mais les bâtiments n'étaient pas plus tôt lancés à la navigation qu'ils furent remis à la compagnie Cunard et à d'autres lignes qui saignent ce pays depuis nombre d'années, sur l'Atlantique. Si nous avions ces vaisseaux ils nous aideraient à maintenir notre commerce à l'étranger. Je prédis qu'avant quatre ans ce pays découvrira qu'il n'a pas suffisamment de vaisseaux pour son commerce.

Permettez-moi un mot sur le prix des plaques d'acier. Au su de tous, le prix des plaques et des autres articles en acier était très élevé, et lorsque le ministre a fait ses arrangements pour obtenir les plaques nécessaires à la construction maritime il était presque impossible d'acheter des plaques pour quoi que ce soit. L'état maritime de l'univers entier subissait une direction et tout semblait centralisé. A mon avis, donc, le ministre a conclu un marché très raisonnable, car il a payé un prix relativement peu élevé. Le pays aurait eu à se féliciter si, durant la guerre nous avions eu deux ou trois fabriques de plaques d'acier, parce que tout l'univers souffrait d'une disette de plaques. Toutefois, la guerre économique n'est pas encore terminée et je fais une autre prédiction, à savoir qu'avant très longtemps, le ministre verra qu'il n'a pas fait un mauvais arrangement dans cette affaire de l'acier. Le monde entier manque de fer, et bien qu'à l'heure actuelle l'achat de ces marchandises se soit ralenti, il sera bientôt évident qu'il n'en existe pas en quantité suffisante et les prix augmenteront en conséquence.

Le bassin de la Saare, grand district minier où les Allemands puisaient leur miné-

rais de fer et qui fournissait quarante pour cent de l'acier qui entrait dans son commerce à l'étranger, est passé sous le régime de l'internationalisation. L'Allemagne a perdu le bassin de la Saare qui embrassait ses grandes mines de fer. Ses hauts fourneaux se trouvent en Westphalie, avec ses houillères, mais ce district possède très peu de fer, et il faut croire que les produits de ces mines ne seront pas sur le marché avant trois ou quatre ans, avant le jour où la France sera en état de construire les hauts fourneaux et l'installation nécessaire pour fondre et laminer le fer. Il en résultera une disette de l'acier, alors que le commerce mondial, qui a langui durant la guerre, ira en grossissant, par sauts et par bonds, pour devenir plus considérable que jamais auparavant, puisque des gens qui ne faisaient naguère aucun commerce, font aujourd'hui un échange de produits avec les pays étrangers.

Quant à l'effet sur la construction maritime du libre-échange ou de la politique protectionniste, j'espère que le ministre et le Gouvernement comprendront qu'il n'en est rien; la construction maritime ne s'en ressent pas pour la valeur de cinq sous. Pas un seul honorable député n'ignore que les articles nécessaires à la construction d'un navire sont admis en franchise au Canada; du moins, les droits perçus sont remis plus tard à l'importateur. Autrement, nous ne pourrions pas construire de navires; les navires britanniques seraient tout simplement amenés dans ce pays. Il me semble que lors de la déclaration de la guerre il y avait sur les Grands lacs quatre-vingt-dix grands navires à cargaison qu'on avait apportés de la Grande-Bretagne. Ils sont tous partis en mer dès le début des hostilités; peut-être soixante ou soixante-dix pour cent en ont été détruits par les sous-marins et plusieurs des équipages ont perdu la vie au service de l'empire. Les officiers et les hommes de la marine marchande du Canada n'ont pas lieu de rougir de leur conduite durant la guerre. J'espère que le peuple de ce pays encouragera ceux qui tentent de maintenir les traditions maritimes de notre race. Je puis assurer le ministre que les manufacturiers de ce pays et les cultivateurs qui ont grand besoin de bâtiments pour transporter leurs produits aux marchés de l'étranger vont l'appuyer dans toutes les mesures qu'il prendra pour éviter que le Canada ne se trouve sans navires, ce qui menace de nous arriver dans six mois ou un an si nous n'avons pas une marine entièrement nôtre.

Les échanges se multiplieront si rapidement, et la pénurie des transports sera telle que les pays étrangers rachèteront leurs navires, comme le font actuellement les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Les Etats-Unis ont fixé des tarifs de transport entre New-York et chaque port étranger. La Grande-Bretagne exploite ses navires de la même façon. La voix du Canada est bien faible dans les conseils de ces nations, quand notre commerce entre en concurrence avec les marchés étrangers, il nous faut des navires à nous. Nous ne serions pas dans le progrès, si nous n'adoptions pas cette politique de la création d'une marine marchande.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

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

Reprise de la séance.

MONUMENT DU LIENTENANT-COLONEL BAKER, DEPUTE.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'un message reçu du Sénat, ce matin, lui apprend que les honorables messieurs Bradbury, Casgrain, Foster et Pope, ont été choisis pour former un comité spécial, en vue de conférer et agir avec le comité du Sénat et de la Chambre des communes chargé de la construction et de l'aménagement du nouvel édifice du Parlement, afin de pourvoir à l'érection d'un monument commémoratif approprié de feu le lieutenant-colonel George Harold Baker, député de Brome, le seul membre du Parlement mort sur le champ de bataille; et que ce message invite la Chambre à élire un comité semblable, qui agira conjointement.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, à la suite du message qui vient d'être lu, je désire faire, appuyé par l'hon. M. Reid, et avec l'assentiment nécessaire de la Chambre, la proposition suivante:

La Chambre est d'avis que sir Sam Hughes, sir Herbert Ames, MM. Boivin et Kay soient choisis pour former un comité spécial de la Chambre des communes pour conférer et agir avec le comité du Sénat et de la Chambre des Communes chargé de la construction et de l'aménagement du nouveau palais du Parlement, afin de pourvoir à l'érection dans cet édifice d'un monument commémoratif convenable de feu le lieutenant-colonel George Harold Baker, député de Brome, lequel est le seul membre du Parlement qui ait perdu la vie sur le champ de bataille; et qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT OUVERTURE D'UN CREDIT DE GUERRE DE 350 MILLIONS.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 68) tendant à ouvrir à Sa Majesté un crédit pour la démobilisation et autres fins.

Sur l'article 2 (autorisation de payer trois cent cinquante millions de dollars).

M. McKENZIE: Je désire appeler l'attention du premier ministre intérimaire sur une communication que j'ai reçue d'Halifax concernant les gens engagés dans le service naval, durant la guerre. Le nombre des marins obtenus en cet endroit a à peine dépassé trois mille, et j'entends dire qu'il s'en trouve encore neuf cents sur le rôle et qu'environ deux mille ont été licenciés. Ceux qui sont restés se plaignent des lenteurs du licenciement; ils disent qu'il n'existe aucun motif de les retenir là. Ils ne font rien. Des lettres que j'ai reçues d'eux affirment que des officiers les gardent simplement là pour se justifier de s'y maintenir eux-mêmes.

On déclare librement dans les journaux d'Halifax, comme dans les lettres qui me furent expédiées, que tous les officiers du "Niobé", les officiers supérieurs du moins, sont des officiers de marine anglais, prêtés au gouvernement canadien, qui, à leur arrivée au pays, furent promus du rang de sous-officier à un grade plus élevé, avec une augmentation de solde et promotion dans leur rang social (comme l'observent ces lettres) et le reste. On affirme qu'ils s'en donnent, qu'ils reçoivent un fort traitement et qu'ils s'occupent simplement de rester ainsi. Les marins semblent fort mécontents. Ils croient, m'écrivent-ils, que leur terme expirera le onze de ce mois, c'est-à-dire six mois après la cessation des hostilités, comme il était convenu. J'étais désireux de soumettre, aujourd'hui, cette affaire aux autorités, afin que l'on puisse éviter, si c'est possible, le désagrément et, jusqu'à un certain point, l'humiliation de voir surgir des troubles parmi nos marins, afin aussi que le Gouvernement agisse sans tarder pour aplanir les difficultés qui grondent chez les marins. Ils m'ont expédié une copie d'un ordre général émis par l'amiral-surintendant du service à Halifax, W. Oswald Story. Je lis:

Vu la mésentente qui semble exister quant au licenciement, l'attention de tous est appelé sur le fait que tous les officiers et marins sont sujets à servir pour une période de six mois après la cessation des hostilités.

[L'hon. sir Thomas White.]

Comme on a besoin d'officiers et de marins, on a demandé des volontaires, afin qu'autant que possible, ceux que l'on retiendra demeurent volontairement, mais il est entendu que si le nombre des volontaires n'est pas suffisant, on aura besoin des autres et on les gardera. Ceux qui ne s'engagent volontairement à continuer le service seront démobilisés après la cessation des hostilités aussitôt que l'on pourra se dispenser de leurs services.

W. Oswald Story.
Surintendant.

Le 23 novembre 1918.

Les marins qui sont dans le service interprètent cet ordre comme si les hostilités avaient cessé depuis le 11 novembre. Ils s'étaient engagés à servir pour la durée des hostilités et pour six mois après la guerre. Quand l'armistice a été signé le 11 novembre, il semble d'après la teneur de cette ordonnance, que les marins voulaient s'en aller de suite, et cette ordonnance a été faite pour leur expliquer leur position. Ils comprirent que ceux qui s'étaient engagés étaient obligés de rester pendant six mois après la cessation des hostilités, soit jusqu'au 11 de ce mois, et ils veulent partir à cette date. J'ai ici des exemplaires de journaux favorables au Gouvernement, le "Halifax Herald", et le "Halifax Evening Mail." Ce sont d'ardents partisans du Gouvernement. Je ne retarderai pas le comité en donnant lecture des articles, mais ces journaux soutiennent exactement ce que j'ai dit, savoir: que les officiers prolongent inutilement la date de la démobilisation. Le "Mail" n'est que l'édition du soir du "Herald", les deux journaux appartenant aux mêmes propriétaires, et les deux éditions, pour faire comprendre combien il est peu raisonnable de traiter les marins de cette façon, déclarent que les autorités militaires ont ramené d'Angleterre, et démobilisé 150,000 soldats. A côté de cela, on a démobilisé seulement deux mille marins et il en reste sur les bras des officiers, un millier qui n'ont rien à faire, d'après l'information que j'ai reçue. Je crois qu'il convient de communiquer la lettre suivante que j'ai reçue aujourd'hui:

Halifax, le 4 mai 1919.

Cher monsieur,—J'ai été chargé par les marins de l'entrepont de vous écrire pour vous demander si vous voudriez bien exposer notre situation à la Chambre des Communes.

Nous avons résolu de quitter le service de la marine canadienne le ou vers le 11 mai et de demander d'être démobilisés, parce que nous avons rempli notre engagement envers la marine canadienne et le Gouvernement, étant donné que nous avons continué de servir pendant six mois après la cessation des hostilités. Nous basons aussi notre réclamation sur l'ordre général, daté du 23 novembre 1918, que je vous envoie ci-inclus....

C'est l'ordre dont j'ai donné lecture.

....lequel ordre est signé par l'amiral Story, Voulez-vous, en notre nom, poser à la Chambre des Communes la question suivante: "A quelle date, après le 11 novembre 1918, les engagements signés par les volontaires de la marine canadienne expirent-ils? Dans le cas où les marins refuseraient de servir après le 11 mai, que fera le Gouvernement?

Les lettres que je vous envoie et qui ont été publiées dans le "Halifax Herald" traduisent le sentiment de tous les marins canadiens en service. Nous avons tout enduré pendant la guerre, et quand les hostilités ont cessé, le Gouvernement à notre grande surprise, n'avait aucun programme formulé au sujet de notre démobilisation. Nous avons attendu pendant les six mois et même à l'heure actuelle, il ne se prononce pas encore sur la date de notre démobilisation. Nous sommes tous impatients de reprendre la vie civile aussitôt que possible, afin de reprendre nos occupations habituelles.

Voilà en substance quelle est la plainte faite par ces marins. Je crois qu'il n'est pas nécessaire de les garder et que les officiers ne cherchent qu'à conserver leur position. Ce n'est pas moi qui dit cela, mais c'est ce que me communiquent les marins et j'estime qu'il est de mon devoir de signaler la chose au Gouvernement, afin que des mesures soient prises pour éviter tout conflit entre les marins et leurs officiers. J'espère que l'on va donner suite à ces plaintes qui sont réellement basées sur des faits. J'hésiterais peut-être si je n'avais pas exactement le même renseignement sous la forme d'un article éditorial signé par le rédacteur en chef du "Evening Mail." Il signe lui-même l'article, et je suis sûr qu'un journal de la réputation du "Evening Mail" ne donnerait pas son appui à des plaintes de ce genre en les publiant, si son rédacteur en chef ne les croyait pas fondées.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine, des Pêcheries et du Service Naval): L'autre jour, quand la question a été soulevée ici, j'ai déclaré que l'on avait démobilisé 3,490 marins sur un effectif total de 5,468. Je comprends très bien que ces marins qui sont fatigués du service et impatients de reprendre la vie civile, écrivent qu'ils n'ont rien à faire. Mais je puis assurer l'honorable député (M. McKenzie) que l'on ne les garderait pas au service si l'on n'avait rien à leur faire faire. On a beaucoup parlé du Niobé. Nous avons là-bas 779 marins; il y en a 231 à bord du Niobé, 99 de garde aux chantiers maritimes, etc., 206 en réserve, 40 sur des navires à Liverpool, N.-E., 80 à l'hôpital et 123 seront démobilisés cette semaine

Le département des Affaires navales ne saurait permettre à ces marins de quitter le service, avant d'avoir enrôlé assez de civils pour faire la besogne voulue à bord du "Niobé". Les marins de retour d'outre-mer, les jeunes gens du "Niobé" et les membres du personnel de la comptabilité s'occupent des détails des comptes, du licenciement, etc., et il faut installer à bord du "Niobé" les membres de la marine canadienne et de la marine impériale; or, tant que nous n'aurons pas enrôlé un nombre suffisant de civils pour le service de ces navires, nous ne saurions licencier tous ces marins.

Que l'honorable député veuille bien m'en croire, des mesures énergiques sont prises constamment pour la démobilisation de ces hommes, et cette semaine nous en avons démobilisé cent vingt-trois. J'espère qu'avant longtemps nous les aurons tous démobilisés. L'auteur de cette lettre a pensé qu'il serait libéré du service six mois après la fin des hostilités. Sans prétendre m'ériger en autorité en matière navale, je sais qu'on n'est libéré de la force expéditionnaire canadienne et qu'on ne peut quitter la marine que six mois après la fin de la guerre, c'est-à-dire six mois après la déclaration définitive de la paix. Encore que nous ne tenions pas à garder ces hommes sans nécessité, il serait bien mal avisé celui qui s'absenterait sans permission le 11 mai; car je prétends que les marins ne sont libérés que six mois après la fin de la guerre. Quoi qu'il en soit, j'ai à cœur autant que qui que ce soit de les faire démobiliser aussitôt que possible. J'y insiste tous les jours. Dès que je pourrai obtenir des civils pour remplacer ces gradés de la marine de guerre, je le ferai. J'ajouterai d'autres détails sur la marine de guerre, dans ma réplique au député de Lunenburg (M. Duff); seulement je regrette l'existence de cette tendance à critiquer notre petite marine de guerre et à dire que nos marins ne font rien, tandis qu'en réalité, ils font œuvre méritoire et s'acquittent parfaitement de leur service pour le roi et le pays.

M. McKENZIE: Je suis bien aise de constater que le ministre prend toutes les mesures voulues pour se rendre aux vœux de ces marins. Je ne veux nullement m'ériger en autorité dans l'ordre militaire ou naval. Je ne suis qu'un simple avocat; mais si dans ce document il s'agissait d'une affaire commerciale ordinaire, je dirais qu'il date de la signature de l'armistice, puisque les hostilité ont cessé ce jour-là. Quelle qu'ait été la pensée du rédacteur, c'est bien là le langage du décret. Les contrats que signent les soldats de l'infanterie contiennent, paraît-il, l'expression "six mois après la fin de la guerre".

"La fin de la guerre" et "la cessation des hostilités" sont deux choses bien distinctes Il n'y a pas eu d'hostilités depuis la signature de l'armistice, et à moins qu'il n'y ait une interprétation particulière des contrats d'ordre militaire et naval, ces hommes ont droit de croire que leurs six mois datent du 11 novembre dernier et expireront le 11 de ce mois. Ce sont des Canadiens qui méritent que nous tenions compte de leurs vœux. Ce ne sont pas des rebelles. Ils donnent une certaine interprétation à leur contrat, et il est fort possible qu'ils obtiennent l'avis de quelque avocat d'Halifax à ce sujet.

Je voudrais que le ministre prît une initiative bien prononcée, qui prouvera aux intéressés qu'on ne les traite pas en quantité négligeable, "qu'ils peuvent se révolter quitte à en subir les conséquences". Je ne veux pas qu'ils aient cette impression; je veux qu'ils comprennent que le ministre a leur bien-être à cœur et qu'il veillera à ce qu'on les traite bien.

Si le département, avant le 11 de ce mois, leur donne à entendre qu'il tient compte de leur situation, je suppose qu'ils seront satisfaits et que tout se passera bien; mais si on ne tient pas compte de leurs désirs, si le ministre se borne à leur répéter ce cliché qu'il me lance de l'autre côté de la Chambre, il est possible que la révolte de Kinmel se répète ici. Nous ne voulons pas que pareille chose arrive; au contraire, nous désirons que nos opérations d'ordre naval et d'ordre militaire se terminent convenablement, car il est possible que nous ayons besoin plus tard des services de ces hommes. Parmi les lettres qu'on m'a adressées, un de mes correspondants dit qu'à d'autres étapes critiques de notre vie nationale il est possible que nous ayons besoin des services des marins et des soldats, et il serait regrettable qu'il restât des rancœurs et des ressentiments se rattachant à la démobilisation. J'espère qu'on prendra une attitude qui leur fera comprendre qu'on les traite en Canadiens qui ont rendu service à leur patrie et que le Gouvernement s'intéresse vivement à leur sort.

L'hon. M. LEMIEUX: Hier soir j'ai formulé quelques observations sur les différentes questions se rattachant à l'article 2. Je ne veux pas répéter ce que j'ai dit alors, sauf peut-être à mettre en lumière un de mes arguments se rattachant aux transports et à l'encouragement du commerce et de l'industrie.

J'ai écouté, cet après-midi, avec beaucoup de plaisir ce qu'a dit mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne), et comme j'ai demandé, hier soir, à mon honorable ami le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) de nommer à quelque autre département, le titulaire actuel du département du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster), ne pourrais-je pas aussi lui suggérer en même temps que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries est exactement l'homme actif que je voudrais voir à la tête du département du Commerce et de l'Industrie.

Je ne critiquerai pas le marché intervenu entre le département naval et la Dominion Steel Co., dont on a parlé cet après-midi. Je n'ai pas vu le contrat et j'ai la parole du ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il peut subir des modifications, ou même être annulé. Je n'ai pas l'intention de laisser la politique intervenir dans mes idées sur les questions de commerce et de transport, parce que je suis Canadien, d'abord et toujours, et que j'approuve sincèrement la politique de tout gouvernement qui saura promouvoir nos entreprises de constructions maritimes et améliorer nos facilités de transport. Je demeure à Montréal pendant plusieurs mois, chaque année, et j'y représente une circonscriptions des plus intéressées dans la construction maritime. Le comté de Maisonneuve renferme dans ses limites l'établissement des Canadian Vickers Limited, et je crois que c'est dû à l'administration Laurier si nous avons cette grande installation de constructions maritimes. Les Canadian Vickers Limited, emploient des milliers d'hommes et ils ont pu développer une industrie que l'on considérait, il y a quelques années seulement, comme un rêve d'une réalisation impossible. Je ne peux pas oublier qu'en 1912, quand on discutait à la Chambre la question d'une marine canadienne, on exprimait des doutes sur la possibilité de mettre en pratique cette politique. Le premier ministre (sir Robert Borden) lui-même a déclaré dans un discours maintenant célèbre que nous ne pouvions pas nous attendre à construire une marine canadienne avant vingt-cinq ou même peut-être cinquante ans. Et nous eûmes l'avis très dépouillé d'artifices de M. Churchill qui nous disait—j'ajouterai avec certaine candeur—que nous ne pourrions pas trouver des riveurs au Canada et qu'il y avait chez nous trop de marécages pour que nous puissions facilement poser des quilles pour notre future marine canadienne. Monsieur le Président, ne revenons plus sur ce débat, car, réellement, cela suffirait à nous faire perdre confiance en quelques-uns des hommes d'Etat de la métropole. Nous avons

passé cette période où le gouvernement anglais pouvait à son gré imposer ses vues aux colons crédules. Nous avons eu depuis lors la satisfaction d'établir des chantiers de construction maritime sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, sur le Saint-Laurent et sur les Grands lacs, et les commissaires anglais nommés il y a quelques années pour étudier les conditions commerciales de l'empire britannique ont fait rapport que le Canada était parfaitement outillé pour la construction des navires et n'avait rien à redouter de la part de concurrents. J'ai sous les yeux le rapport de ces commissaires, publié en février 1917, et dont je lirai l'extrait suivant:

Avant d'abandonner le sujet des communications d'outre-mer avec le Canada, nous pouvons parler très brièvement des facilités que possède le Dominion pour l'industrie de la construction maritime. Nous avons visité des chantiers de constructions et de réparations de navires sur la côte du Pacifique et à Montréal, et nous avons été frappés de l'activité qui régnait généralement dans tous ces endroits. Il se fait aussi des travaux considérables de construction de navires sur les Grands lacs.

J'ignore ce que diraient les commissaires s'ils revenaient aujourd'hui au Canada. S'ils étaient venus l'an dernier, ils auraient vu comment, durant cette période difficile, nos chantiers maintenaient à toute vitesse l'activité industrielle. Mais le Canada ne doit pas seulement se contenter de ses industries de guerre. Pendant la guerre le Canada a fait preuve d'habileté; il doit continuer maintenant et s'adapter aux conditions de la paix en profitant du développement qu'a produit la guerre.

Le député de Red-Deer (M. Michael Clark) a comparé, cet après-midi, l'industrie anglaise de la construction maritime avec celle du Canada. Si nous nous contentons toujours de compter sur John Bull comme l'être privilégié qui doit s'occuper de nos intérêts de navigation, nous ne ferons jamais de progrès dans cette industrie. Apprenons quelque chose de cet ancêtre.

Dans le dernier siècle—en réalité, depuis Waterloo—John Bull a pu, à son grand avantage, prélever un droit de péage, au point de vue commercial, sur toutes les nations du monde. Nous, Canadiens, qui faisons partie de ce grand empire, nous devrions avoir notre part de cette entreprise que John Bull s'est réservée à lui-même. Je suis en faveur d'une politique modérée et sage de constructions maritimes pour le Canada; et si le premier ministre intérimaire à l'intention, comme le demande l'article 2 du projet de loi, de consacrer une partie de cet argent à l'encouragement de la construction de navires et à l'amélioration et au développement de nos facilités de transport, je voterai en faveur du montant qu'on nous demande ce soir.

Suivant moi, rien n'a pu mieux montrer, l'habileté d'entreprise du peuple canadien que l'énorme développement qui s'est produit dans nos chantiers maritimes depuis trois ou quatre ans. On dit que le ministre des Affaires navales (M. Ballantyne) a enlevé à la commission impériale des munitions une industrie que cette commission avait entreprise dans nos chantiers canadiens. Il me semble que la réponse donnée par l'honorable ministre est très sensée.

Pendant la guerre, le Canada a donné à la mère partie l'usage exclusif de nos chantiers maritimes et elle les a utilisés pour la construction de ses navires. Les navires du Canada ont été réquisitionnés aussi. Il va sans dire qu'il s'agissait de la défense de la cause commune. Or, du moment que la guerre a pris fin, dès que tous les pays se remettent sur un pied de paix, le gros bon sens exige que le Canada reprenne la direction de ces chantiers maritimes et construise ses propres navires en utilisant notre main-d'œuvre et nos deniers, afin d'améliorer nos moyens de transport maritime.

Tandis que j'en suis sur ce sujet du transport et de la construction maritime,—car le mot "transport" comporte plus ou moins ces différentes acceptions—la Chambre me permettra-t-elle de faire allusion une fois de plus au rapport de la Commission royale des Dominions? Ce rapport est fort intéressant, car il renferme des renseignements sur une grande variété de sujets. Il arrive parfois que si nous voulons être bien renseignés sur les choses de notre pays, il est bon de lire des rapports préparés par des étrangers. Je recommande donc à mes collègues de jeter de temps à autre un coup d'œil sur ce rapport, car il renferme les renseignements les plus intéressants au sujet du Canada et de la possibilité d'augmenter le volume de notre trafic. Parlant du trafic qui est expédié par les ports du Canada, les commissaires déclarent ce qui suit:

Si nous envisageons le problème du développement des routes du trafic canadien, nous éprouvons un certain désappointement à constater que la majeure partie des exportations du Dominion à destination d'outre-mer se font encore par le canal des ports des Etats-Unis, en dépit de l'excellente situation des ports canadiens.

On estime qu'en 1913 les deux tiers du blé canadien exporté en Europe est passé par les ports américains; les quantités et les proportions des exportations varient, sans doute, selon les années, mais une diversion considérable

du trafic canadien vers les ports des Etats-Unis nous paraît être la situation normale.

Le fait que les ports du Saint-Laurent (et surtout le port de Montréal) sont fermés à la navigation pendant cinq mois de l'année, explique évidemment cette anomalie en partie, car il faut tenir compte que, pendant la mauvaise saison, les centres canadiens sont plus rapprochés de New-York et des autres ports américains que des ports canadiens de l'Atlantique, qui sont ouverts à la navigation tout l'hiver. Cependant, il nous paraît à propos d'examiner la situation et d'exposer brièvement:

1. Quels paraissent être les principaux obstacles à l'utilisation des routes existantes;
2. Quelles sont les autres routes qui pourraient être établies ou développées.

Je désire particulièrement faire allusion aux obstacles que signale le rapport en question. Le premier, c'est "la profondeur du chenal du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, et les présents tarifs d'assurance maritimes relativement aux ports de l'est du Canada."

Si j'ai bien compris, le ministre de la Marine et des Pêcheries a inscrit au budget de fortes sommes, cette année, afin d'être en mesure de continuer le creusage du chenal du Saint-Laurent, et pour outiller le port de Montréal qu'il désire placer sur un excellent pied.

Si mes renseignements sont exacts, le ministre se propose d'améliorer les installations de tête de ligne dans le port de la métropole du Canada. Cependant, le principal obstacle au développement des moyens de transport du Canada, c'est-à-dire la marine marchande et le commerce d'exportation du Canada outre-mer—voilà à mon sens un problème digne de l'attention de premier ministre intérimaire—c'est la conspiration qu'ont ourdie contre nous les compagnies d'assurance maritimes de la mère patrie.

Voici les observations qu'ont faites les commissaires à ce sujet:

De plus, on nous a représenté que les tarifs d'assurance exorbitants, qu'exigent les compagnies d'assurance maritime, sont cause que les exportateurs n'utilisent pas plus souvent les ports de l'est du Canada:

(a) sur les cargaisons arrivant ou partant de ces ports.

(b) sur les coques des navires utilisant les ports de l'est du Canada.

On nous informe que les tarifs d'assurance sont excessivement élevés comparativement à ceux qui sont en vigueur dans les ports du littoral atlantique des Etats-Unis, et en particulier:

1. Que les assureurs exigent une prime supplémentaire pour assurer les navires irréguliers qui font un ou plusieurs voyages aux ports du Saint-Laurent, dans le cours de la saison d'été;
2. Que cette prime supplémentaire est encore augmentée, si les navires font des voyages dans ces ports au cours des deux derniers mois qui précèdent la clôture de la navigation.

[L'hon. M Lemieux.]

Pour moi, les compagnies d'assurance maritime commettent de graves passe-droit à l'égard du Canada. A l'heure qu'il est, tout le monde admet que nos ports de l'Atlantique sont sûrs et que la route du Saint-Laurent a été tellement améliorée et si bien pourvue de bouées et de phares, le chenal a été tellement creusé, qu'elle n'offre plus le moindre élément de danger. Alors, comment se fait-il donc que les compagnies d'assurance maritime anglaises font des conditions si dures aux compagnies maritimes? Pour moi, il y a en tout cela quelque chose qui n'est pas très clair et qui me donne des préventions contre les compagnies d'assurance maritime de la Grande-Bretagne. Il y a quelques années, on a proposé que le Gouvernement devrait assumer lui-même tous les risques relativement à la navigation sur le Saint-Laurent pour une période de cinq années.

On prétend qu'au cours de cette période, le Gouvernement serait en mesure de se rendre compte exactement jusqu'à quel point ce trajet comporte de risques supplémentaires, sans compter que dans l'intervalle il serait possible d'attirer un bon nombre de nouveaux navires marchands à fréquenter nos ports canadiens. Il faudrait frapper sans délai le mal à sa racine, si nous voulons améliorer nos moyens de transport. L'élévation des tarifs d'assurance sur les navires fréquentant la route du Saint-Laurent, je n'en doute pas, constituera toujours le principal obstacle aux intérêts maritimes du Canada. J'adjure donc le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est un homme d'affaire averti et qui connaît la route du Saint-Laurent tout aussi bien que n'importe quel vieux loup de mer, d'acquérir encore un nouveau titre à l'estime de ses concitoyens en réglant le problème d'une façon ou de l'autre.

Il n'ignore point que les commerçants et les armateurs de Montréal, comme de tout le Canada sont montés contre le Lloyd, et qu'il faut une solution à cet état de choses maintenant que la paix est rétablie dans le monde. Il faut, pour développer notre commerce, améliorer nos moyens de transport, car, comme je le disais hier, nous ne pouvons plus espérer avoir pour nous la balance du commerce, aujourd'hui que les hostilités sont finies. Nous avons les matières brutes, et l'univers pour débouché. Le monde attend notre pâte de bois, le produit de nos forêts, de nos mines et de nos pêches, ces dernières constituant une industrie qui à peine commence à prendre pied hors de chez nous. Le Gouvernement canadien devrait avoir dans les divers pays

du monde des agents qui annoncent les produits de nos terres et de nos fabriques et assurer que ces produits seront envoyés outre-mer.

Il est malheureusement de fait que, jusqu'ici, nous avons méconnu nos intérêts; mais, quand nous savons que la prospérité du Canada dépend d'un commerce dont la balance nous serait favorable, il serait opportun de consacrer une somme raisonnable au développement de notre commerce extérieur. Le chiffre de nos exportations était, en 1913, de 1 milliard 216 millions; en 1914, de 432 millions; en 1916, de 471 millions. Pour la première fois cette année-là la balance du commerce nous a été favorable: la différence en notre faveur étant de 233 millions. En 1918, le Canada exportait pour une valeur de 1,540 millions et la balance du commerce a été de 577 millions en notre faveur. Pour les douze mois se terminant en février 1919, le chiffre de nos exportations a été de 1,216 millions, avec 284 millions en notre faveur. Mais maintenant que la guerre est finie et que les temps de paix sont revenus, il faudrait, s'il est possible maintenir cette balance favorable. Nous ne pouvons espérer atteindre à des chiffres aussi hauts que pendant les trois ou quatre dernières années; mais, si le Gouvernement veut bien se montrer alerte, il verra à ce que nos produits soient convenablement annoncés et que nos moyens de transport soient améliorés de manière que notre commerce d'exportation facilite l'acquittement de l'énorme dette de guerre que nous avons contractée.

Sous réserve des objections que j'ai présentées hier, je dirai une fois de plus au premier ministre intérimaire que je voterai avec plaisir en faveur du développement de nos moyens de transport; mais ceci implique une expansion de notre commerce et, malgré tous les égards dus aux capacités de notre ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster), je ne crois pas qu'il soit bien l'homme de la situation. Je mettrais à la tête de ce ministère un homme encore jeune, actif, ayant des aperçus nouveaux, et qui transformerait en quelque chose de pratique cette administration surannée.

Je me borne à ces quelques remarques et je souhaite bonne chance à mon honorable ami dans l'emploi de cette énorme somme d'argent. J'ai peur qu'en matières de finances il ne soit devenu pas trop insouciant; pour lui, il n'existe guère de différence entre cent et mille dollars. Il a roulé dans les millions et les milliards depuis le commencement de la guerre et je crains qu'il n'y ait perdu le sens des proportions. Qu'il parle d'un million ou d'un milliard, cela lui est égal. Peut-être la chose est-elle due à ce qu'il est optimiste; mais il y a des limites à cette propension. Mon honorable ami ne doit pas oublier que la population du Canada est à peine de huit millions, que notre dette de guerre est de deux milliards et que, malgré l'immensité des ressources du pays, il peut ne pas être facile, dans l'état d'insolvabilité générale du monde, de mettre en œuvre ces ressources. Pour la mise en œuvre de nos ressources, nous aurons besoin du capital étranger et, pour l'obtenir, il faut certainement que notre crédit se maintienne sur des bases solides. Ces bases, toutefois, j'ai bien peur que mon honorable ami ne les ait depuis longtemps désertées. Je veux bien, cependant, lui donner encore une chance, et j'espère que son prochain exposé de situation énoncera une politique propre à nous faire entrevoir l'âge d'or pour le Canada.

M. BRISTOL: Venant d'une ville très intéressée à l'industrie et au commerce du Canada, de même qu'à la construction des navires, je suis vraiment heureux de me trouver, dans une si large mesure, d'accord avec mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux). Le pays passe en ce moment par ce que je pourrais appeler une période de transition; c'est-à-dire que, depuis qu'a cessé la fabrication, sur une immense échelle, des munitions, les conditions normales du commerce ne sont pas encore revenues, et elles ne reviendront probablement point d'ici quelques mois, à ne tenir compte que de la marche ordinaire des choses. C'est dans ces circonstances que le Gouvernement semble avoir cru qu'il devait, dans l'intérêt national, employer une certaine somme à la réalisation de projets qui, par l'article 2 de ce bill, tendraient à stimuler nos industries et notre commerce et à améliorer nos moyens de transport.

Je me suis beaucoup intéressé à ce que disait cet après-midi de la politique de constructions maritimes de ce Gouvernement le ministre de la Marine et des Pêcheries.

On a prétendu que le Gouvernement n'avait pas inauguré cette politique assez tôt. Cependant, dès 1917, le gouvernement britannique, convaincu de la nécessité de la construction maritime dans tout l'univers, cherchait à faire construire des navires dans toute l'étendue des Etats-Unis et du Canada, afin de suppléer à l'insuffisance de la construction dans les Iles Britan

niques. Par suite de ces démarches, la commission impériale des munitions décida de construire des navires au printemps de 1917 et adjugea, dans notre pays, nombre d'entreprises à cette fin. En 1918, le gouvernement canadien, qui avait soldé les dépenses du gouvernement britannique, au Canada, au sujet de la construction maritime, s'est dit que puisque l'Angleterre jugeait avantageux de construire des navires chez nous avec notre aide, il devait être également avantagux au Canada d'en construire lui-même et de les posséder pour son propre bénéfice. Personne n'oserait dire que ce ne fût là une politique conforme aux intérêts du Canada. Il est évident que puisque la Grande-Bretagne, au commencement de la guerre, possédait une marine marchande représentant 18,000,000 de tonnes sur les 40,000,000 de tonnes dont se composait la marine marchande de l'univers entier, et qu'elle a cependant jugé nécessaire de faire construire des navires en Canada, à raison de 185 à 210 piastres la tonne réelle, il était certainement de l'intérêt de notre pays de suivre cet exemple. De fait, en 1918, nonobstant l'augmentation du prix de la main-d'œuvre et des matériaux, le prix moyen payé par ce Gouvernement pour la construction de navires, au Canada, fut d'environ 5 piastres par tonnes de moins que l'Angleterre ne payait en vertu des contrats qu'elle avait passés. Je ne saurais dire s'il en fut autrement dans d'autres chantiers, mais je suis assuré qu'il en fut ainsi quant au chantier Vickers, à Montréal. Le Gouvernement a donc fait construire des navires à un prix raisonnable, à tous les points de vue.

L'honorable ministre nous a dit, l'autre jour, que les Etats-Unis avaient fait construire des navires représentant un tonnage total d'environ 3,000,000 et se proposaient d'en faire construire jusqu'à concurrence de 13,000,000 de tonnes de plus. Je connais assez bien ce que la construction des navires a coûté, aux Etats-Unis, pendant la guerre, et d'après les meilleurs renseignements fournis par les chantiers eux-mêmes, elle a coûté de 250 à 350 piastres la tonne réelle, c'est-à-dire beaucoup plus que ce qu'elle a coûté au gouvernement britannique ou au gouvernement canadien. Aujourd'hui, le gouvernement américain inscrit cette énorme dépense à la page des pertes de guerre, tout comme s'il l'avait faite en vue de la construction de dreadnoughts qui ne seraient d'aucune utilité pour le commerce.

La raison essentielle pour laquelle notre pays doit continuer de construire des navires, non seulement jusqu'à concurrence de 260,000, comme l'a dit aujourd'hui l'honorable ministre, mais jusqu'à concurrence de beaucoup plus que cela, c'est que si le Canada veut être certain d'expédier ses produits à l'étranger, il doit compter sur sa propre marine marchande. La marine marchande d'Angleterre est à la disposition de l'Angleterre, et celle des Etats-Unis à la disposition des Etats-Unis. Si le Canada doit jamais être un grand pays d'exportation, et il le sera, nous le savons, il faut qu'il possède une certaine proportion de la marine marchande immatriculée chez lui, afin de se recommander comme pays d'exportation. A défaut d'autres raisons, celle-là suffirait à démontrer que le Gouvernement protégera l'intérêt national en faisant construire des navires, non seulement jusqu'à concurrence de 260,000 tonnes, mais jusqu'à concurrence de beaucoup plus.

En traitant cette question au point de vue national, il ne faut pas oublier que le Gouvernement a pris possession de certains réseaux de chemins de fer. Ayant la direction de ces réseaux et du transport maritime, il pourra acheminer tout le trafic par ses propres chemins de fer et ses propres navires, vers tout pays où nous voudrons exporter nos marchandises, et il réalisera, ainsi, un profit, depuis le point de départ jusqu'à destination. Voilà le plus grand élément de richesse nationale que nous puissions posséder. L'exploitation des chemins de fer et de la navigation va contribuer à la richesse nationale, tout en réduisant les taux de transport entre la partie ouest du Canada et les ports étrangers, vers lesquels nous dirigeons nos produits.

Certains membres de la députation ont pensé que la commission des chemins de fer devrait fixer les tarifs du fret, en ce qui concerne les navires canadiens. Supposons que le tonnage mondial représente 50,000,000 de tonnes, et le tonnage canadien, 300,000, ce qui serait loin de suffire aux besoins du pays; si nous voulons attirer ici des navires étrangers, il faut payer le tarif courant, autrement, ils ne viendront pas chercher nos marchandises. Je regrette que, pour les raisons données par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) nous ayons, nous, à payer plus que le prix courant. Un navire allant de Londres dans l'Amérique du Sud et revenant de là à New-York, puis de New-York à Londres, en suivant ce qu'on appelle le triangle de l'Atlantique, recueille sa cargaison de place en place, et il s'ensuit que le fret est moins élevé.

Lorsqu'un vaisseau se rend de Montréal à Liverpool, il porte un chargement destiné à cette dernière ville, mais quelle cargaison apportera-t-il à Montréal? C'est un facteur très important du tarif exigé à cet endroit ou dans tout autre port canadien. Il faut ajouter à cela les frais d'assurance pour la navigation dans le Saint-Laurent. Il me semble donc que nous devrions avoir un certain nombre de vaisseaux sous l'entière dépendance de l'Etat, afin qu'ils soient disponibles pour le transport des produits canadiens.

Le représentant de Red-Deer, pour lequel j'ai beaucoup d'affection et d'estime, soutenait aujourd'hui que la construction navale était impossible au Canada sous le régime du tarif de protection, que la construction navale et la protection sont incompatibles, qu'il n'y aurait pas d'importation, si nous avions la protection, d'un côté, et la construction des navires, de l'autre. Pourtant, avant la guerre, durant des années de protection, nos importations ont dépassé nos exportations.

Prenons, par exemple, les Etats-Unis. Il y a vingt-cinq ans, l'Angleterre accaparait presque le commerce du fer et de l'acier; cependant, sous un régime protectionniste, la suprématie des Etats-Unis dans cette partie est aujourd'hui incontestable. Prenons l'Allemagne d'il y a quarante ans. Sous Bismark, elle a établi un tarif de protection. Le pays était pauvre et n'avait presque pas de bâtiments marchands. Pourtant, en quarante années environ, grâce à un tarif de protection, il a conquis le deuxième rang parmi les pays qui ont une marine marchande.

Le libre-échange peut être un idéal, mais si vous ne protégez pas vos nationaux, vos marchés et vos industriels, vous ne pouvez pas espérer que d'autres pays le feront pour vous.

Revenant à la question de la construction navale en ce pays, je dirai que la différence du coût au Canada et en Angleterre réside dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux. En ce qui concerne l'acier, des endroits tels que Montréal et Toronto, qui reçoivent leur acier de Pittsburg ou d'ailleurs pourront se procurer leurs plaques à aussi bon marché, pour ainsi dire, qu'on les obtient en Angleterre. L'énorme production d'acier aux Etats-Unis en fait sans cesse baisser le prix, comme elle a diminué celui des rails au-dessous du prix exigé en Angleterre.

Quant au prix de la main d'œuvre, j'en fais uniquement une affaire de concurrence et je m'appuie sur une autorité non moindre que le colonel Carnegie qui représentait le gouvernement impérial à la commission des munitions pour ce qui concernait la main-d'œuvre canadienne. Après l'inspection des deux chantiers de Toronto, surtout celui de la Dominion Shipbuilding, il me disait: "M. Bristol, dans le chantier de la Dominion Shipbuilding, à Toronto, grâce à l'excellence de votre outillage et aux aptitudes des ouvriers canadiens, vous construirez des vaisseaux à aussi bon marché qu'en Angleterre". J'espère que la prédiction est vraie. Lorsqu'on parle de la construction en Angleterre de vaisseaux qui coûtent $100 par tonne de poids, on tient des propos en l'air. Il est impossible de placer des commandes à ce prix-là. Le mieux qu'on puisse faire c'est d'ajouter 10 p. 100 au prix de revient.

D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer, il ne se trouve personne aux Etats-Unis ou au Canada qui, désirant acheter un vaisseau en Angleterre, pourrait le faire au prix convenu de $175 par tonne de poids, ou qui est convaincu que, s'il adjugeait une entreprise là-bas, il pourrait obtenir une offre qui représenterait $175 par tonne de poids, ou recevoir ses vaisseaux avant 1922.

La construction des navires au Canada est d'importance primordiale. On s'est opposé à la construction sur les grands lacs de petits vaisseaux de 3,700 tonneaux plutôt qu'à celle des vaisseaux de 8,100 et 10,000 tonneaux à Montréal. Quiconque s'occupe de la navigation vous dira que les vaisseaux de 3,500 à 4,000 tonnaux ont été depuis des années les plus utiles sur l'Atlantique et qu'ils le sont encore. La raison en est bien simple. Il est aisé de cueillir une cargaison de trois à quatre mille tonnes, mais pour un navire de 8,000 à 10,000 tonneaux, il peut, pour ainsi dire, prendre un chargement de grain ou une cargaison de Montréal à Liverpool, et avec quoi remplira-t-on le navire au retour?

La même remarque s'applique au commerce entre Montréal et l'Amérique du Sud, ou entre Montréal et le Sud-Africain, avec lesquels nous faisons constamment de nouvelles affaires que nous augmenterions encore si nous avions des vaisseaux. On peut en dire autant des Antilles. Un ami me disait, aujourd'hui, qu'il y a aux Sept-Iles, près de Québec, beaucoup de pâte de bois à expédier. On a offert un bâteau de 10,000 tonneaux, mais les expéditeurs ne pouvaient mettre à bord que 3,000 tonnes, faute de l'outillage voulu.

Le premier ministre intérimaire et le ministère auraient raison, non seulement à cause du programme déjà tracé, mais à cause de celui que le ministre de la Marine a laissé entrevoir aujourd'hui, de consacrer une somme considérable à la construction de navires au Canada. J'espère que cette considération aura du poids aux yeux de la députation.

Nous traversons une époque d'agitation pendant laquelle les industries nationales n'ont pu prendre leur plein essor.

Il y va de l'intérêt du pays de ne point laisser les classes ouvrières languir dans le chômage et, à mon avis, il importe que, pour cette année du moins, l'on tienne tous les chantiers en pleine activité afin que les trente ou quarante mille ouvriers dont on a parlé aujourd'hui ne manquent pas d'emploi.

M. McKENZIE: Au dire de mon honorable ami (M. Bristol), le Gouvernement s'est lancé au bon moment dans la construction des navires. Je ne suis pas de son avis. Quand on se lance dans une entreprise nouvelle, il est assez naturel, si l'on tient à ce que le placement soit aussi fructueux que possible, de choisir le moment où le coût de la main-d'œuvre et des matériaux n'a rien d'excessif.

En 1910, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier formulait au sujet de la marine canadienne un programme qui comportait la construction de navires en notre pays. Dans le temps, nos adversaires agréèrent le programme naval de sir Wilfrid Laurier; si l'on s'y était conformé, nous aurions eu, avant la guerre, 1910, 1911, 1912, 1913 et la majeure partie de 1914 pour construire des navires, et nous aurions même pu, pendant les premières années de la guerre, alors que la construction eût été passablement avancée, terminer l'entreprise avant que les prix fussent devenus inabordables. Telle est la raison qui m'a plus d'une fois fait répéter que l'on s'engage dans cette voie en un temps où les prix sont de 400 pour 100 plus élevés qu'à l'époque où nous aurions pu et dû nous mettre à construire des navires, en un temps où l'utilité et le rapport de ces navires seront de 300 pour 100 inférieurs à ce qu'ils eussent été au début des hostilités. Je dis 300 pour 100 parce que d'ici au jour où nos navires seront mis en service, les choses reprendront leur cours normal; nous serons alors obligés de nous contenter des tarifs acceptés par les compagnies qui, ayant fait construire leurs navires en temps normal, seront en mesure de revenir aux anciens tarifs. Force nous sera donc de soutenir la concurrence des bâtiments construits au prix ordinaire. Si c'est pour les objets de la guerre que l'on consacre d'aussi fortes sommes à la construction de navires, le but est manqué, puisque la guerre est terminée et que les navires brillent encore par leur absence.

Mon honorable ami (M. Bristol) nous a régalés d'un discours habilement conçu et bien débité, sans toutefois dire pour quelle raison on n'a pas mis à exécution le programme naval sagement conçu depuis huit ou neuf ans. Cette raison, il le sait fort bien, c'est que le Gouvernement actuel s'est refusé à reconnaître qu'il pût sortir quelque chose de bon de Nazareth; c'est qu'il a laissé de côté le programme formulé par le cabinet de sir Wilfrid Laurier parce qu'il craignait qu'il ne conquît la faveur populaire et qu'il n'en fût attribué quelque mérite au parti libéral. Il aima mieux laisser les choses en l'état où elles étaient, comptant pouvoir un jour se tracer lui-même un programme dont tout l'honneur lui reviendrait.

Le jour est enfin venu où il s'est formulé un programme, mais il ne semble guère avoir de motif de s'en vanter. A vrai dire, ce n'est pas du tout un programme; c'est plutôt une sorte de bouc émissaire qu'il chasse dans le désert. Le leader du Gouvernement sait-il ce que c'était que le bouc émissaire? Cet animal, on le chargeait de toutes les iniquités du peuple, on lui mettait un bandeau sur les yeux, puis on le chassait dans le désert pour le laisser en quelque endroit d'où il ne pouvait pas revenir.

Le programme naval du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) est conçu dans le but d'aider les constructeurs à se mettre à l'œuvre. Après avoir fait servir leur argent à l'acquisition de l'outillage nécessaire pour la construction des navires, il les conduit au delà de la zone de trois milles et leur tient à peu près ce langage: "Messieurs, maintenant que je vous ai ouvert la voie, je m'arrête ici; vous pouvez gagner le large ou revenir à terre; pour moi, ma tâche est accomplie". Voilà à quoi se résume le programme qu'il a exposé aujourd'hui. Il va, dit-il, consacrer une certaine somme à la construction de quelques navires, après quoi il dira aux gens de délier les cordons de leurs bourses si cela leur plaît, car il n'a rien à y voir; qu'il les a lancés dans la construction des navires pensant avoir conçu un programme fixe, un programme permanent, tandis qu'il n'en était rien. Allez, venez, leur

dira-t-il, faites comme bon vous semble; cela ne me regarde plus. Se trouve-t-il quelqu'un ici pour appeler cela un programme? Je ne le crois pas.

Pour revêtir un caractère de permanence, un programme doit reposer sur un principe quelconque. Cela, les conservateurs l'ont démontré au temps où ils lancèrent la politique dite nationale. Aux yeux du parti conservateur il s'agissait alors d'une politique permanente, et il la considère encore telle de nos jours. Le programme dont on ne peut dire s'il subsistera un jour, une semaine ou six mois ne mérite pas de porter le nom de programme; ce n'est qu'un simple expédient qu'on peut écarter à toute heure. Le Gouvernement, en réalité, n'a aucun programme en matière de construction de navires, il n'en a pas davantage en matière de défense navale. Fort heureusement, le représentant de Toronto-Centre (M. Bristol) est venu lui prêter le secours de ses lumières, disant qu'il lui indiquerait la route à suivre.

Il est dit dans l'article à l'étude que l'on fera servir une partie de l'argent à "la défense et la sûreté du Canada."

Si cet argent doit servir à nous protéger contre l'extravagance, la négligence, les dépenses mal administrées, il sera bien employé. C'est la seule garantie dont nous ayons besoin dans le moment. Puis, il y a une disposition pour. . .

La conduite des opérations navales et militaires au et en dehors du Canada et la démobilisation.

J'ai dit ce soir tout ce que j'avais à dire au sujet de la démobilisation. Voici une autre disposition:

L'encouragement du commerce et de l'industrie et les moyens de transports à cet effet.

Comme nous avons l'avantage d'avoir ce soir, une réunion de ministres, qu'il ne nous est pas donné de voir très souvent, j'en profiterai pour dire quelques mots sur ce sujet. Je ne sais ce qu'il y a dans l'air, mais nous avons été témoins tout à l'heure d'un magnifique déploiement de talent et il y a un bon nombre de ministres présents.

Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur l'importance d'encourager l'industrie de la pêche en Canada. Il n'y a pas d'industrie au pays qui donne de plus belles espérances que celle des pêcheries des côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Si nous considérons l'océan de promesses qui se présente à nos regards, nous nous sommes jusqu'à présent contentés de ramasser les cailloux du rivage. J'espère que le ministre donnera toute son attention à cette question et qu'il soumettra à la Chambre un projet bien mûri pour le progrès des pêcheries, demandant au Parlement assez de crédits pour la réalisation de ce projet. Il faudra l'établissement d'entrepôts pour la boëtte à certains endroits convenables des côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Ces entrepôts demanderont beaucoup de soins afin que la boëtte soit recueillie dans le temps le plus favorable et que les pêcheurs puissent l'utiliser quand il le faudra.

Aujourd'hui, au Cap-Breton, il arrive très souvent que le poisson côtoie les rives par des centaines de mille tonnes à la portée des pêcheurs qui manquent d'appâts. Dans les mois de septembre et d'octobre, les pêcheurs sont assis sur les rivages à ne rien faire, parce qu'ils n'ont pas de boëtte. Le pêcheur est généralement pauvre, il n'a pas l'aide d'entrepôts frigorifiques, il ne peut conserver la boëtte. Cette boëtte, bien qu'on pourrait en remplir des goélettes le long des rivages, il ne peut se la procurer. Si le Gouvernement trouvait le moyen d'emmagasiner les appâts et les vendre aux pêcheurs au temps voulu, la pêche serait, en beaucoup d'endroits, quadruplée. De plus, il faudrait des entrepôts frigorifiques sur les chemins de fer pour le transport du poisson aux marchés. On commence à se rendre compte des magnifiques éléments nutritifs et fortifiants contenus dans la morue, le hareng et le saumon de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Anglaise.

M. BUTTS: Ils sont excellents pour l'intelligence.

M. McKENZIE: Oui, et l'on en a un grand besoin.

(Exclamations).

Je ne faisais pas allusion à mon honorable ami. Notre collègue de Cap-Breton (M. Butts) me connaît trop bien pour penser que je l'accuse de manquer d'intelligence.

Ce n'est pas la pire partie de l'affaire, je veux profiter de l'occasion qui m'est fournie par ce projet de loi pour prier le ministre et le Gouvernement de consacrer du temps, de la réflexion et de l'énergie à l'encouragement de cette industrie au pays. Peut-être qu'en une autre circonstance je serai plus favorisé pour fournir des données montrant l'importance de ce commerce. Mais j'espère, surtout si l'on se rappelle la remarque de mon honorable collègue de Maisonneuve (M. Lemieux) que le ministre de la Marine et des Pêcheries est un "fil chargé" et qu'il aimerait à le voir à la tête du département de

l'Industrie et du Commerce, qu'il donnera à ce problème une attention toute particulière. C'est à lui que cette affaire incombe dans le moment mais, comme dit l'Ecriture, ceux qui sont fidèles et utiles en peu de chose seront établis sur beaucoup et ils entreront dans la joie de leur seigneur.

J'espère que dans son apprentissage du département des Pêcheries, le ministre montrera tant d'habileté que le futur premier ministre qui sera, naturellement, le leader actuel du Gouvernement, le récompensera en lui donnant le ministère de l'Industrie et du Commerce où son énergie trouvera un vaste champ d'action.

Je désirerais suggérer au ministre de la Milice et au premier ministre intérimaire comment devraient être employés une partie des crédits qui seront affectés aux gratifications de la guerre et à la démobilisation. Le Gouvernement a adopté un décret quelque temps après le 11 novembre (signature de l'armistice) accordant des gratifications à certains soldats qui n'étaient pas dans l'armée à cette date, mais les ont refusées à ceux qui avaient servi leur pays au moins aussi bien et avaient été licenciés.

En voici un exemple, pris sur le vif, dans ma propre ville. Le 94e Ecossais, un régiment de milice, reçut, dès les premiers jours de la guerre, l'ordre de se rendre au camp de Sydney-Nord. On lui attribua du service au pays et l'on en fit une espèce de noyau central où l'on envoyait les recrues pour subir leur première période de formation dont la fin voyait aussitôt les engagés partir pour l'Europe. On me dit que 1,200 hommes sont passés par le 94e pour arriver plus tard sur la ligne du feu. Le 94e lui-même serait allé au front si on lui en avait donné la chance. Peu de temps avant le 11 novembre, le 94e fut démobilisé en grande partie, et dans la formation du nouveau bataillon, les autorités militaires ne gardèrent qu'un très petit groupe de ces hommes. Le colonel, le capitaine et un grand nombre des soldats furent renvoyés chez eux sous prétexte qu'on n'avait plus besoin de leurs services. Si la décision avait été entre leurs mains, ces hommes se seraient certainement trouvés au camp le 11 novembre, et ils auraient droit à la prime. Je soumets au ministre de la Milice et au comité que ce n'est pas juste de traiter ainsi ces hommes, qui durant quatre ans de leur vie, ont servi fidèlement leur pays; ils ont parfaitement droit à la prime, bien qu'ils aient quitté le camp avant le 11 novembre. Cet aspect de la question a déjà été porté vigoureusement à l'attention du ministre et du Gouvernement et il n'est pas besoin d'en parler plus longuement. J'ignore quelle a été la décision du Gouvernement, mais j'espère qu'il va modifier le décret du conseil afin que les militaires démobilisés avant le jour de l'armistice reçoivent le même traitement que ceux qui sont restés sous les armes.

Il est un autre aspect touchant le 94e que je voudrais signaler à l'attention du ministre de la Milice. Lorsque ce régiment fut recruté en premier lieu, son colonel—le colonel J. D. McRae—a dû louer une maison dans la ville de Sydney en attendant qu'on ait préparé une caserne pour les officiers. Lorsque le régiment a campé sous les tentes, la maison fut abandonnée; et je suis très surpris de ce que le département a toujours refusé, jusqu'à ce jour, de rembourser au colonel le montant qu'il a dû verser à titre de loyer. Je n'ai pas eu l'occasion d'attirer là-dessus l'attention du ministre de la Milice lui-même, mais j'ai déjà adressé ma demande au département où j'ai essuyé un refus. J'avais pratiquement abandonné la cause comme étant désespérée, mais en voyant aujourd'hui que ce crédit renferme des fonds destinés précisément à des remboursements de cette nature, je me suis décidé à prier le ministre de voir à ce que le montant de ce loyer soit remboursé—ce n'est pas beaucoup; il s'élève à seulement $75, mais c'est trop élevé pour un officier comme le colonel McRae, qui n'est pas riche.

Major général MEWBURN: Je suis heureux de ce que l'honorable député ait signalé ces deux questions à mon attention. Pour ce qui est de la prime de guerre, je puis lui assurer que, personnellement, je serai toujours sympathique aux cas comme celui qu'il expose. La chose est actuellement entre les mains d'un comité et j'espère que la solution de cette difficulté donnera satisfaction à tout le monde. Quant à la cause du colonel McRae, je crois que mon honorable collègue ne devrait jamais être fatigué de bien faire. Au dire de l'honorable député, il s'est déjà adressé au département où l'on n'a pas agréé sa demande; je lui donne l'assurance que je m'informerai de toute cette affaire.

M. BUTTS: Je n'avais pas l'intention de porter la parole ce soir et je me serais tu, n'était-ce le manque de courtoisie, je doute que le mot soit trop fort, dont l'honorable député de Guysborough et l'honorable député de Maisonneuve ont fait preuve à mon égard. J'ai voulu demander à

l'honorable député de Maisonneuve si Lloyds établit une différence entre le littoral atlantique du Canada et les Iles Britanniques au point de vue des taux d'assurance maritime. L'honorable député n'a pas permis ma question. Je ne crois pas qu'il existe une différence dans les taux. J'ai voulu demander à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) s'il n'est pas vrai qu'une quantité de navires britanniques au Canada, sont inscrits en Norvège, ce qui permet l'exploitation à meilleur compte. L'honorable député a refusé de permettre ma question. Le Storstad qui a enfoncé l'Empress of Ireland dans le golfe Saint-Laurent était un bâtiment britannique inscrit en Norvège. Presque tous les navires qui ont transporté du charbon depuis le port de Sydney jusqu'à Montréal, Trois-Rivières ou Sorel, dans le cours des vingt dernières années, étaient des navires britanniques porteurs d'un certificat de nationalité norvégienne.

M. BUREAU: Comment cela se peut-il?

M. BUTTS: Je ne sais pas; mais c'est un fait. C'était des navires britanniques inscrits en Norvége.

M. BUREAU: Cela ne se peut pas.

M. BUTTS: C'est la vérité. Or, un navire de l'Etat a été envoyé du Canada aux Indes occidentales dans des circonstances particulières et mon honorable collègue (M. Sinclair) s'est plaint de ce que le navire soit revenu chargé, des Indes occidentales à New-York. Aurait-il désiré qu'il revienne la cale vide? L'honorable député est intéressé au commerce maritime; il a été propriétaire de trois des bâtiments les plus piteux qui aient jamais traversé l'Atlantique.

Mon honorable ami reproche au Gouvernement d'entreprendre la construction des navires. Faut-il attendre le temps où la construction maritime sera rémunératrice? A-t-on retardé la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'à ce que tout le monde fût assuré qu'elle serait avantageuse? Non; on a construit cette voie afin qu'elle apporte des revenus au pays et facilite le transport. C'est là la politique que le Gouvernement devrait suivre quant à la construction maritime. Il y a plusieurs raisons de croire qu'au port de Sydney, nous pouvons nous procurer la fonte la moins chère au monde; alors pourquoi ne pourrions-nous pas construire les navires les moins chers du monde? Le seul avantage de la mère patrie sur nous en matière de construction maritime, c'est celui des salaires; et certes nous n'allons pas affliger ce pays du travail à vil prix. Il y a environ vingt ans, nous avons construit un navire à Trois-Rivières (c'était ou le "Montcalm" ou l'autre petit brise-glace qui se trouve là); il ne coûta pas beaucoup plus cher que s'il avait été construit dans la mère patrie. La seule différence, c'est que les salaires, c'est-à-dire le coût du travail, étaient plus élevés. Mais, je le répète, nous ne voulons pas affliger ce pays du travail à vil prix.

Nous avons, au port de Sydney, des hauts fourneaux, des fourneaux à foyer ouvert, ainsi qu'un laminoir en voie de construction. Nous avons une fabrique qui a expédié des rails du port de Sydney à la Colombie-Anglaise, en faisant le tout, à un prix plus bas que celui qu'il aurait fallu payer par voie ferrée du Sault. Nos avantages nous permettraient d'avoir la plus grande construction maritime du monde. Quand même durant une décade, durant une vie, il coûterait un peu plus cher de construire des navires, nous devons avoir le désir de développer cette industrie. Le député de Maisonneuve (M. Lemieux) et celui d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) essaient simplement de cacher la lumière au pays et de calomnier une industrie qui représente l'une des plus grandes espérances du Canada. Nous avons notre charbon; nous avons notre coke; nous avons notre fer; nous avons notre acier; nous avons nos hauts fourneaux; nous avons nos fourneaux à foyer ouvert; nous avons des laminoirs en voie de construction; nous avons une fabrique d'où l'on expédie, en concurrence avec l'Angleterre, des rails qui serviront à la construction de chemins de fer dans le nord de l'Irlande, à Belfast même. En face de cela, il est regrettable que des hommes publics éminents veuillent refroidir l'enthousiasme du Canada. Tout ce qu'il faut, c'est plus de population, plus d'argent, plus de progrès. Sitôt que nous obtiendrons cela, nous verrons construire des navires en Canada à aussi bon marché que sur la Clyde ou à Belfast.

La seule assurance qui soit en quelque sorte élevée, c'est celle qui s'applique aux rives supérieures du Saint-Laurent. Et c'est tout naturel. C'est un large cours d'eau intérieur où il faut un pilote sur une longueur de six ou sept cent milles, où les navires sans bon pilote sont exposés à échouer. Mais nous ne voyons pas que l'assurance soit élevée quant aux ports océaniques de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou de l'île du Prince-Edouard. Quand il s'agit de naviguer six ou sept cents milles en haut du Saint-Laurent, ou du lac

Supérieur, qui pénètre à 2,500 ou 3,000 milles dans les terres, à quoi doit-on s'attendre? Que l'assurance coûte cher; que le pilote coûte cher. Dès l'instant où l'on quitte le détroit de Cabot, entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, il faut deux, trois, quatre ou cinq pilotes par navire. Le transport maritime en Canada est une de nos grandes questions. Nous ne deviendrons un pays constructeur de navires qu'en accordant notre encouragement au Gouvernement qui sera prêt à mettre de l'avant une politique hardie.

Il n'y a pas bien des années de cela, et presque tous les membres de cette Chambre vivaient, quand la Nouvelle-Ecosse construisit le "County of Yarmouth," le plus gros navire en bois qui ait jamais sillonné les mers du monde. Je puis me rappeler le jour où il échoua contre un récif dans le port de Sydney. Alors que la Nouvelle-Ecosse possède les ouvriers et le charbon, l'acier et tous les autres produits qui entrent dans la construction maritime, rien ne permet de douter qu'elle puisse construire le plus gros navire du monde. Voilà où en sont les choses. Béni sera le Gouvernement qui mettra de l'avant une vraie, bonne, forte et énergique politique de construction maritime. Que le Gouvernement nous donne la plus grande installation qu'il peut dans le port de Sydney.

M. COPP: Je désire appeler l'attention du ministre de la Milice (M. Mewburn) sur une question importante touchant l'adoption de cette mesure. Une certaine partie de ce crédit sera appliquée à la démobilisation des différents centres militaires dans tout le Canada. Depuis la signature de l'armistice, on a gardé dans le district militaire n° 7, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), deux, trois, quatre cents soldats. On en a licencié à diverses époques, de sorte que je ne puis dire exactement combien sont restés en garnison dans ce centre militaire.

Beaucoup d'entre eux sont des fils de cultivateurs que l'on a gardés là pendant l'hiver, alors que l'on en avait tant besoin chez eux pour aider au travail de la ferme, faire la provision de bois et autres combustibles pour la froide saison, comme on a l'habitude de le faire à la campagne. Quelques-uns que je connais très bien sont mariés et ont des fermes à eux. Je me suis occupé tout particulièrement de cette question; j'ai visité l'endroit en plusieurs circonstances et j'ai causé avec les officiers. Or, d'après moi, il n'y a pas de raison de garder deux ou trois cents soldats en garnison à Saint-Jean, quand ils ne veulent pas y rester. Si c'étaient des anciens combattants, qui voudraient rester là en attendant d'être démobilisés, alors je dirais qu'ils ont droit à leur allocation journalière et tout ce qui est nécessaire à leur entretien. Mais ce sont des soldats que l'on a fait venir à Saint-Jean après la signature de l'armistice et que l'on a gardés depuis ce temps-là aux frais de l'Etat. Ils ne servent absolument à rien; ils restent à ne rien faire autour des casernes ou des quartiers généraux, quelle que soit l'expression militaire à employer.

Je demande au ministre que l'on renvoie ces soldats dans leurs foyers. On épargnera ainsi des frais à la nation et l'on permettra à ces gens-là de rendre de grands services dans les fermes, ainsi que le demandent les fermiers et les parents de ceux qui n'exploitent pas une ferme eux mêmes.

Je me suis laissé dire par un soldat et par un officier que la seule raison que l'on avait de garder ces soldats à Saint-Jean était de donner une excuse aux officiers pour y rester. J'ai demandé à un officier que je connais très bien ce qu'ils faisaient à Saint-Jean et quelle était la nécessité de garder des soldats-là. J'étais allé examiner la situation et apparemment les soldats n'avaient rien à faire. L'officier en question s'est retourné et m'a répondu: "Copp, que voulez-vous que nous fassions?" Mes collègues peuvent conclure eux-mêmes.

Je n'ai aucune objection, si les officiers qui sont là bas sont des combattants de retour du front et qu'il faille les garder à la solde du Gouvernement. Si c'est le cas, j'approuve la chose d'emblée. Mais il n'est pas nécessaire pour cela de garder deux ou trois cents soldats à Saint-Jean qui ne veulent pas y rester. J'ai reçu des communications, j'ai échangé de la correspondance avec des officiers à ce sujet et le tout se résume à ceci. On garde les soldats là contre leur volonté. L'Etat n'en profite aucunement; cela entraîne des dépenses et cause des ennuis aux cultivateurs, parce que les soldats seraient mieux occupés à aider à la surproduction. C'est pourquoi j'insiste autant que je peux auprès du ministre, pour qu'il examine la chose et libère ces soldats du service.

Major général MEWBURN: Il y a onze districts militaires au Canada. L'honorable député parle du district militaire n° 7, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, où nous avons conservé une très petite garnison qui est considérée, au point de vue militaire, absolument nécessaire pendant une certaine période, tant que durera la démobilisation. Nous avons accordé aux

anciens combattants le privilège d'être libérés les premiers. On a gardé quelques soldats, mais après la signature de l'armistice, nous n'en avons pas pris d'autres que des volontaires. Les soldats sont libérés aussi rapidement que possible et je suis heureux d'informer mon honorable ami qu'en raison de l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent, très peu de troupes débarquent maintenant à Saint-Jean et que la majorité de la garnison sera démobilisée dans quelques semaines.

M. COPP: Si le ministre voulait dire "dans quelques jours", ce serait très important pour le district.

Major général MEWBURN: Si comme mon honorable ami a l'air de penser, la démobilisation n'était qu'une question de s'en aller et de fermer la porte, je le ferais avec plaisir, mais il y a un peu plus à faire que ne l'imagine l'honorable député.

M. COPP: Le ministre désire certainement donner les renseignements exacts, mais quand il dit qu'il fallait garder ces soldats en garnison à Saint-Jean, je me permets d'en douter. Je ne prétends pas être un expert en questions militaires, mais j'ai visité plusieurs fois le camp, ou l'arsenal, je ne sais trop comment l'appeler. Je me suis enquis auprès de militaires et je n'ai pas encore trouvé parmi eux un génie, en autant que nous puissions en avoir dans le Nouveau-Brunswick, qui ait pu m'indiquer la moindre raison ou la moindre excuse expliquant pourquoi l'on a gardé ces soldats à Saint-Jean si longtemps. Le ministre dit que la garnison sera démobilisée dans quelques semaines.

Major général MEWBURN: Peut-être plus tôt.

M. COPP: Durant les quelques semaines qui s'écouleront d'ici au premier juin, les habitants de la province souffriront du manque d'ouvriers agricoles. Il y a trois cultivateurs qui se trouvent dans cette situation à quelques pas de mon bureau. Je connais les exploitations agricoles de ces cultivateurs; je suis au courant de toutes les conditions, et quand je demandai à l'officier commandant à Saint-Jean de faire libérer ces individus, il m'écrivit qu'on avait fait enquête et me donna un prétendu sommaire des faits. Mais ces prétendus faits étaient de la plus complète inexactitude. Et en disant cela je parle de science certaine.

Voilà ce qui jette tant de discrédit sur nos affaires militaires. Tant que la guerre a duré, je n'ai jamais dit un seul mot pour empêcher un homme de s'enrôler, et depuis la signature de l'armistice, j'ai parfois écrit aux officiers touchant certaines affaires, mais je n'en ai jamais obtenu la moindre satisfaction. En différentes occasions j'ai essayé tant par demandes personnelles que par correspondance, à faire renvoyer un homme marié chez lui, parce que sa femme était malade et alitée. Je suis allé voir cet homme à Saint-Jean. Il ne rendait pas de service militaire; c'est à peine s'il fournissait vingt minutes de travail par jour; il n'avait jamais reçu d'instruction ni fait d'exercice et il n'en avait pas besoin. Au bout de trois ou quatre semaines, j'eus la mince satisfaction d'obtenir pour lui un congé de cinq jours, afin qu'il pût se rendre chez lui et s'occuper de sa femme et de sa famille. Voilà qui n'est ni juste ni légitime. Le ministre me dira peut-être qu'il faut garder les hommes à Saint-Jean pour les besoins de la garnison. Quoi qu'il en soit, il n'était pas nécessaire de garder ainsi en garnison un père de famille dont la présence était utile chez lui et qui devait protéger sa femme malade et sa famille.

M. ROBB: Je souscris à tout ce que vient de dire le député de Westmorland (M. Copp) au sujet de l'attitude prise par les populations de l'ouest et de l'est du Canada qui demandent qu'on renvoie dans leurs foyers, aussitôt que possible, ceux dont on a besoin pour les travaux agricoles et pour l'exploitation de nos industries.

Je tiens surtout à dire un mot sur l'état présenté par le ministre des Finances, hier soir, touchant notre situation financière. Il nous a donné un exposé fort circonstancié de nos dépenses de guerre, mais il n'a pas fait l'exposé auquel je m'attendais sur la situation financière du pays. Comme on donne à entendre que le budget sera bientôt déposé, je suppose que le ministre des Finances attend ce moment pour faire cet exposé.

Le comité le sait, sans doute, le crédit de 350 millions maintenant à l'étude représente une somme d'un chiffre supérieur a la totalité de la dette du Canada antérieurement à 1914. Au cours de cette session le Gouvernement nous demande l'ouverture d'énormes crédits, je ne saurais dire si le pays comprend bien l'énormité de ces crédits. Les crédits déjà déposés comportent une dépense de 437 millions; le crédit en discussion demande 350 millions; le bill des passages à niveau nécessite une dépense de 200,000 piastres; celui des grandes routes comporte une dépense de 20 millions, et le crédit relatif aux logements ouvriers exige 25 millions. C'est donc une totalité de 832

millions qu'on nous demande et il reste encore des crédits supplémentaires à venir, à en juger d'après les déclarations des divers ministres. Les députés de la gauche n'ont pas l'intention de critiquer ce crédit, dans la mesure où il se rattache à la défense du pays et à la démobilisation. Nous avons voté durant la guerre tous les crédits affectés aux besoins de la guerre et dont le Gouvernement nous a demandé l'ouverture.

Hier soir, en prêtant l'oreille aux observations du premier ministre intérimaire, je n'ai pu me défendre de penser qu'il avait dressé un croque-mitaine; afin de se donner le plaisir de le démolir. Il a cherché à convaincre le pays que les membres de l'opposition sont hostiles aux industries manufacturières. Cette affirmation est contraire à la vérité des faits. Le parti libéral n'a jamais été hostile aux industries manufacturières. En réalité, les industriels et les cultivateurs canadiens ont joui de leur plus grande prospérité durant les quinze années du régime libéral. Aujourd'hui comme autrefois, le parti libéral ne veut nullement arrêter l'essor de nos industries. Nous voulons leur venir en aide, et nous croyons que le meilleur moyen d'y réussir c'est de supprimer certaines restrictions qui grèvent lourdement ces industries et sont aussi fort nuisibles aux intértês agricoles. Plus étendu et plus vaste sera le marché que nous pourrons obtenir pour nos produits agricoles, plus les intérêts industriels en bénéficieront.

Hier soir, le premier ministre intérimaire a fortement appuyé sur le taux du change et sur la balance du commerce défavorable au Canada. Je tiens à lui dire que, de concert avec ses collègues, il est en quelque mesure responsable de cette balance du commerce actuellement défavorable au Canada. Je lui rappellerai, afin qu'il puisse discuter la question lorsqu'il déposera son budget, que son attitude au sujet de l'industrie de la pâte de bois et du papier a notablement contribué à créer une balance du commerce défavorable au pays.

S'il avait agi convenablement avec les industries de la pulpe et du papier dans ce pays, s'il leur avait donné une plus grande liberté d'exporter leur produit, c'eût été préférable pour le Canada et pour ces industries. Si le ministre avait adopté cette politique, au lieu de voir le commerce se restreindre, il se serait développé.

Permettez que je cite un exemple relatif aux produits agricoles. Pas plus tard que l'automne dernier, le Gouvernement a mis un interdit sur les produits de la laiterie qui sont exportés du pays. Il a fixé le prix des produits des fabriques de beurre et de fromage. Les agriculteurs établis le long de la frontière internationale—l'interdiction ne s'appliquait pas à toute l'étendue de la frontière internationale, parce que des députations du Manitoba et de la Saskatchewan sont venues protester ici contre la mesure—ces agriculteurs, dis-je, se mirent à expédier leur lait et leur crème aux Etats-Unis quand on eut fixé le prix du beurre et du fromage. Ainsi le Gouvernement mit un interdit contre les produits de la laiterie expédiés aux Etats-Unis. Quand nous achetons du maïs des Etats-Unis pour nos vaches laitières, nous sommes bien prêts à le payer avec du beurre et du fromage. Autrement, nous devons le payer avec de l'argent. C'est encore une autre raison qui explique pourquoi nous avons une balance commerciale désavantageuse et le Gouvernement a fortement contribué à l'établir.

L'honorable député de Toronto-Centre (M. Bristol), dont je regrette que nous n'entendions pas plus souvent la voix dans cette Chambre, a cité un fait qui s'est passé dans le bas Saint-Laurent à propos de quelque navire aux Sept-Iles. Il a parlé d'un moulin aux Sept-Iles auquel on avait offert un bateau de 10,000 tonnes qu'il n'a pas pu utiliser, mais s'il avait eu la possibilité de se servir d'un navire de moindre tonnage, il aurait pu en profiter. Cela m'a rappelé que le Gouvernement, qui se glorifie d'essayer de faire beaucoup dans l'intérêt de l'industrie canadienne, est encore intervenu et a ruiné une industrie canadienne dans l'Ontario. Cette histoire des Sept-Iles m'a remis en mémoire le fait qu'il y a, à Thorold, une fabrique de papier très importante, qui est, je crois, sous la direction de la Chicago Tribune. Cette compagnie a ses propres navires qui transportent, depuis plusieurs années, la pulpe des Sept-Iles à Thorold et qui sont enregistrés aux Etats-Unis. De bonne heure, ce printemps, l'American Lake Shipper's Association a convaincu son bureau, à Washington, que ce serait une bonne chose d'annuler la réciprocité du trafic qui existait entre les navires des Etats-Unis et du Canada sur les Grands lacs, et le Gouvernement canadien usa de représailles. Il en résulte que les navires enrégistrés au Canada ne peuvent pas trafiquer d'un port des Etats-Unis à un autre, et notre Gouvernement a adopté des règlements interdisant aux navires enregistrés aux Etats-Unis de faire du trafic entre deux ports canadiens. Cette papeterie ne peut pas se procurer de

bateaux pour transporter la pulpe des Sept-Iles à la papeterie à Thorold, et pas plus tard que samedi dernier, un représentant de cette compagnie que j'ai rencontré, par hasard au Château-Laurier, m'a dit que si elle ne pouvait pas se procurer des navires quelque part, la papeterie de Thorold serait fermée. Voilà un exemple de ce que fait notre Gouvernement pour "aider" l'industrie canadienne—il l'aide en la paralysant. Que cette conditioin se prolonge jusqu'à l'automne, et quand commencera l'expédition de notre grain et de la récolte de blé depuis la tête des Grands lacs, les agriculteurs de l'Ouest se trouveront à la merci d'une coalition de propriétaires de navires au Canada. Ces armateurs fixeront les prix et l'agriculteur de l'Ouest paiera les frais. Mais il n'aura pas lieu de se plaindre beaucoup, parce que ses représentants au Parlement appuient le Gouvernement qui est responsable de cet état de choses.

Hier soir, l'honorable premier ministre intérimaire a beaucoup insisté sur les devoirs importants dont s'acquittait M. Lloyd Harris—ce qu'il avait fait pour le Canada à Washington et ce qu'il faisait maintenant à Londres. Je ne pouvais pas m'empêcher de penser à la position que M. Lloyd Harris occupe. M. Lloyd Harris, qui est un de mes très bons amis, a abandonné le parti libéral parce que ce parti voulait obtenir un commerce et des marchés plus étendus avec les Etats-Unis. Ce fut sa seule raison. Or, comment pouvons-nous espérer développer les affaires de ce pays, quand nous envoyons comme représentant un homme qui, il y a quelques années seulement, était absolument opposé au commerce d'exportation et dont la politique était le marché intérieur et seulement le marché intérieur? Si mes renseignements sont exacts, nous souffrons au Canada d'une malheureuse condition d'affaires qui existe en Angleterre. Je fais cette déclaration publiquement pour que les ministres eux-mêmes s'y intéressent, parce que l'affaire que je vais signaler est l'objet des commérages publics à Londres, en Angleterre et au Canada.

On assure, à Londres, que le secrétaire ou certains des fonctionnaires du bureau du haut commissaire et quelques membres de la commission commerciale ne se parlent pas; on va même jusqu'à dire que si des communications venant d'ici et destinées à ces fonctionnaires se trompent d'adresse, celui qui les reçoit, au lieu de les faire parvenir directement au destinataire, à Londres, les renvoient au Canada d'où elles sont expédiées de nouveau à l'intéressé. Plus vite on mettra fin à cette situation tendue, mieux ce sera pour le Canada. Cette situation existe parmi les subalternes, car je n'ai rien à dire de la conduite que tiennent sir George Perley et sir Edward Kemp; ces derniers subissent des ennuis par suite de l'incapacité des fonctionnaires subalternes qui administrent les affaires du bureau au détriment des intérêts du Canada. Je le répète, plus vite le Gouvernement donnera l'instruction à ses représentants en Europe de se débarrasser de ces agents, qui causent un tort considérable au commerce canadien, mieux ce sera pour le bien du pays.

Je regrette d'avoir accaparé le temps de la Chambre aussi longtemps. Je ne désire nullement retarder l'adoption de ce bill, mais je désire appeler l'attention du premier ministre intérimaire sur une autre question, afin qu'il soit en mesure de donner des renseignements à ce sujet, lorsque nous aborderons l'étude du budget. Il est possible que le ministre des Chemins de fer (M. Reid) soit en état de fournir ces renseignements à l'occasion de l'examen des crédits de son département.

Au cours des dernières années, nous avons vendu aux Alliés de grandes quantités de rails, qui ont été enlevés de nos voies ferrées par tout le Canada. Ces rails ont été expédiés en Europe, mais je n'ai jamais vu qu'on en ait rendu compte, en consultant la masse de documents qui ont été déposés sur le bureau depuis cette époque. Le peuple, à mon avis, est désireux de savoir quels sont nos débiteurs de ce chef, si nous serons remboursés du prix de ces rails, ou encore si l'on tiendra compte de ces rails dans les réclamations que nous avons à faire valoir contre les Allemands ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La question quant à la valeur des rails qui furent enlevés des voies du Grand-Tronc-Pacifique et en partie aussi, je le crois, des voies du Transcontinental et de certaines autres lignes de chemins de fer, est en voie de règlement à l'heure qu'il est entre le Gouvernement fédéral et les autorités impériales. Mon honorable ami se rendra compte qu'après une guerre de la durée de celle qui vient de se terminer, il y a nécessairement un certain nombre de questions à régler et il s'écoulera encore passablement de temps avant que les comptes soient liquidés entre le Canada et la Grande-Bretagne.

J'ai déclaré, hier soir, que je profiterais de l'occasion de mon exposé budgétaire pour fournir un état aussi détaillé que

possible sur la dette nationale, particulièrement l'augmentation qu'elle a subie au cours de la dernière guerre, sur les dépenses prévues pour le prochain exercice financier, sur les emprunts que nous avons effectués l'année dernière et sur ceux que nous avons l'intention de contracter au cours de l'exercice commencé.

D'une façon générale, je me propose d'exposer, aussi en détail qu'il me sera possible de le faire devant le Parlement, tous les faits touchant notre situation financière, car je sais qu'ils sont de nature à intéresser à cette heure, non seulement les représentants du peuple, mais tous les citoyens du pays.

Mon honorable ami a fait allusion au taux du change entre le Canada et les Etats-Unis, à l'heure qu'il est. Il est absolument défavorable au Canada jusqu'à concurrence pour ainsi dire de 3 p. 100. L'honorable député est un homme d'affaires, il n'a certainement pas manqué d'observer que le taux du change entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis est encore plus défavorable à la Grande-Bretagne, puisqu'il va jusqu'à concurrence d'environ 5 p. 100.

Mon honorable ami a fait une assertion contraire aux faits lorsqu'il a prétendu que la balance du commerce est contre le Canada. La balance du commerce nous est favorable, au contraire, et il en a été ainsi au cours des deux ou trois dernières années. Tous les produits que le Canada exporte, à l'heure actuelle, sont payés par l'argent étranger, c'est-à-dire par ce que nous désignons sous le terme technique de change. Pour vérifier la situation réelle d'un pays au point de vue du change, il est nécessaire de tenir compte de la situation de tous les autres pays de l'univers.

Je l'ai déclaré hier soir, l'une des raisons qui nous rendent le taux du change défavorable, c'est que nous sommes obligés de trouver ici même en Canada d'énormes sommes pour acquitter la vente de nos produits qui, en temps ordinaire, seraient payés avec de l'argent étranger, ce qui tendrait à rectifier le taux du change canadien; or, en agissant comme nous sommes forcés de le faire à l'heure qu'il est, nous neutralisons pour les fins du change ce montant de nos exportations. Si la Grande-Bretagne était en mesure de trouver du change en dehors du Canada, c'est-à-dire du crédit sur le marché new-yorkais, ou encore si elle pouvait acheter à Londres le change pour notre blé, notre farine et les autres produits qu'elle a achetés, le taux de notre change de New-York ne mettrait pas de temps à se rectifier.

Mon honorable ami a fait allusion à une question qui a été débattue à maintes reprises ici, mais que je ne tiens pas à discuter au long ce soir. Je veux parler de l'attitude adoptée par le gouvernement fédéral au sujet du papier à journal. Il a conclu que si le taux du change canadien n'est pas aussi favorable qu'il devrait l'être aux Etats-Unis, cela est dû à la conduite du Gouvernement dans cette question. Mon honorable ami doit savoir, sans doute, que la quantité de papier à journal que consomment les éditeurs canadiens ne représente guère plus de 11 p. 100 de notre production totale. En conséquence, je dis que la réglementation du prix du papier à journal en Canada n'affecte pas d'une manière essentielle la question du taux du change entre le Canada et les Etats-Unis.

Le Gouvernement a décidé d'agir, mon honorable ami le sait fort bien, aux fins de fournir, à une époque critique, le papier à journal à des prix raisonnables aux éditeurs canadiens, qui ont énormément souffert des effets de la guerre, surtout au cours des deux ou trois années suivant immédiatement la déclaration des hostilités.

Je suis bien persuadé de pouvoir, lors d'un débat plus étendu de cette affaire, rallier à mon opinion la Chambre et le pays, et leur faire admettre que la décision prise par le Gouvernement était opportune et d'intérêt national. Le contrôle que le Gouvernement s'est attribué sur le papier à journal se continue, et il se continuera jusqu'à la fin de la guerre, peut-être bien jusqu'à ce que le tribunal établi par le Gouvernement pour entendre l'appel fait de la décision du commissaire, rende la sienne. On lui a soumis la question du prix de ce papier à partir—je parle de mémoire—du 1er janvier de l'année dernière. Nul gouvernement n'aime à intervenir, même en temps de guerre, pour imposer des mesures restrictives. C'est là une tâche souverainement désagréable. On ne s'y résout que par des considérations de devoir et d'intérêt national, et tels ont été les motifs qui ont engagé le Gouvernement, dans cette affaire du papier à journal, à mettre à effet les arrêtés et règlements dont parle mon honorable ami.

L'action du Gouvernement dans cette circonstance n'a rien d'étrange, car on a agi de la même manière, je crois, en Norvège, pays neutre, et cette décision a été prise dans les commencements de la guerre.

Chez nos voisins, qui nous prennent la plus grande partie de notre papier à journal, il existe une réglementation du prix de cet article, comme le sait mon honorable ami. Cette réglementation existe aujourd'hui au Canada. Mon honorable ami me paraît être bien peu juste dans la critique qu'il fait d'un acte que nous tenons pour nécessaire. Il a, en outre, parlé des règlements qui interdisaient naguère l'exportation du beurre.

M. ROBB: L'interdit.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami n'ignore point que nul gouvernement ne se déciderait à une intervention de cette sorte, intervention très impopulaire parmi les classes agricoles, qui sont les plus influentes de notre population, sans que l'intérêt national ne l'y oblige par de graves raisons. C'a été une mesure de guerre, prise dans un temps de guerre. Elle a été prise en vue de nos alliés, dans un temps où ils avaient beaucoup de mal à se procurer les aliments gras dont ils avaient besoin. Je dois dire à mon honorable ami que le Gouvernement n'a pas, de sa propre initiative, pris cette résolution sans s'être convaincu de sa nécessité pour la cause que nous défendions. Il s'agissait, après tout, de nourrir convenablement les troupes et la population civile des pays alliés.

Je n'entends pas discuter ici la question de la réciprocité; je ne suivrai pas non plus mon honorable ami le chef de la gauche (M. McKenzie) dans ce qu'il dit de notre politique navale. J'ai passé, en 1913, tant de nuits blanches à siéger ici pour une discussion de cet intéressant et important sujet que mon sommeil s'en ressent encore. C'est pourquoi j'hésite à m'embarquer dans la discussion d'une affaire par trop sujette à controverse. J'étais d'avis que le Canada pouvait fort bien se permettre d'avoir une marine de guerre nationale et de faire les frais de trois dreadnoughts pour l'Angleterre. Cet avis, je crois l'avoir exprimé plus d'une fois. Les vues d'ensemble ont du bon parfois, et c'est de quoi nous nous sommes aperçus depuis la guerre; mais c'était dans un temps où, à juste titre, je n'en doute pas, la dépense était scrupuleusement examinée, et une pareille entreprise semblait être formidable.

Cette question de la dépense mérite certainement notre attention, et l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) n'a pas tort, à mes yeux, de prétendre que le Gouvernement doit se montrer à cet égard fort circonspect.

Je prends en bonne part également ce qu'il a dit d'un ministre que la guerre peut avoir accoutumé à dépenser l'argent sans bien comprendre l'importance des sommes qu'il tire du trésor public. Je cherche tout de même à me contenir de fois à autre, et je dois dire à mon honorable ami le chef de l'opposition, qui a, lui aussi, parlé dans le même sens, que je ne me dissimule pas l'extrême importance de ces sommes.

Les dépenses que nous avons faites durant la guerre nous ont été imposées par les exigences de la situation. A vrai dire, le Canada dépensait sans compter. Il a donné la plénitude de son effort et, si la guerre, au lieu de ralentir, avait duré encore davantage, nous aurions accru cet effort. Pendant la guerre, il est à peu près impossible que le Gouvernement mette un frein à la dépense. La nation était prête à tout pour parvenir à la victoire; c'est à cela que tendaient tous les efforts et toutes les énergies du public, qui n'était pas d'humeur alors à accepter l'excuse de considérations financières, s'opposant à ce qui paraissait nécessaire pour le triomphe de la cause nationale. Pendant la guerre, la grande fonction d'un ministre des finances est de trouver l'argent qu'il faut pour l'entretien et le maintien des troupes en campagne.

Il cherche à exercer une certaine direction, mais après avoir fait tous ses efforts pendant que la guerre fait rage, d'énormes dépenses sont devenues inévitables et il lui faut trouver de l'argent. Aujourd'hui, la guerre est terminée, mais comme je l'ai fait voir l'autre soir, l'année courante est encore une année de guerre. Lors de l'armistice, nous nous sommes trouvés dans une situation par suite de laquelle 200,000 hommes étaient menacés de rester sans emploi; nous nous attendions au retour de nos soldats et à leur réintégration dans la vie civile. Le malaise règne dans tout l'univers; nous n'en sommes pas exempts, et malgré tout notre désir de réduire les dépenses, la politique que nous inaugurons, cette année, a pour effet de nécessiter des dépenses considérables en vue d'entreprises profitables, qui vont fournir autant d'ouvrage que possible.

Notre population, comme celle de tout l'univers, du reste, a beaucoup souffert, le prix de la vie est très élevé, et étant donné que l'ouvrage manque, la situation est sérieuse, comme elle ne manque jamais de l'être en pareil cas.

Eu égard à tout cela, je me permettrai de faire une observation qu'il m'est venu à l'idée de faire dans plus d'une circons-

tance. La peste et la famine sont toujours les deux compagnes de la guerre. La peste règne sous la forme de l'influenza, et la famine marche sur ses pas. Le Canada n'a pas encore à souffrir de la famine, parce que c'est un pays qui produit et exporte des denrées alimentaires; mais dans le centre, dans le sud et le sud-est de l'Europe, dans certaines parties de la Belgique et de la France, et surtout la Russie, la guerre a, pour ainsi dire, détruit l'agriculture. Elle a enlevé des millions d'hommes à la charrue, tué des bestiaux, épuisé des troupeaux, exigé des chevaux pour le service des armées; elle a ruiné un nombre immense d'instruments aratoires, surtout en Russie, à l'occasion des difficultés agraires qui y sont survenues, et en face de l'immense étendue de territoire autrefois occupée et maintenant déserte et désolée, on peut affirmer sans crainte que l'univers souffre, jusqu'à un certain point, de la famine. On demande donc des denrées alimentaires, dans toutes les parties du monde. Cette demande a pour effet d'en augmenter le prix. De là vient que, dans notre pays comme dans tous les autres, les choses nécessaires à la vie coûtent très cher.

Si nous avions à souffrir, en outre, du chômage dans tout le pays, la situation serait alarmante. Le Gouvernement a fait tout le possible pour répondre aux besoins du moment. Je ne dis pas que tous ses actes ont été des plus sages, je me contente de signaler ce qu'a été sa conduite, en général, depuis la signature de l'armistice. Je ne me dissimule pas les très graves obligations, les dettes énormes qui nous sont résultées de la guerre, ni la nécessité d'éviter les dépenses non susceptibles de rapporter profit ou qui ne sont pas nécessaires pour tenir nos industries en activité et assurer du travail aux ouvriers que le chômage menacerait, autrement, et à ceux des nôtres qui ont tenu, durant la guerre, une conduite si patriotique.

Je crois avoir répondu à presque tous les points soulevés par l'opposition. En adressant la parole, hier soir, je n'avais pas l'intention de reprocher à l'opposition son attitude à l'égard des industries manufacturières, je voulais seulement répondre aux arguments qui ont été énoncés, comme mon honorable ami pourra le constater en lisant le compte rendu des débats.

L'hon. M. LEMIEUX: Je prierais mon honorable ami d'être un peu plus explicite par rapport à l'objet du paragraphe "d".

[L'hon. sir Thomas White.]

..la mise à exécution de toutes mesures jugées nécessaires ou judicieuses par le Gouverneur en conseil, par suite de la guerre.

Pourrait-il me citer ou représenter un fait?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ces mots sont destinés à répondre aux exigences d'un cas assez difficile à prévoir, mais qui pourrait se présenter. Mon honorable ami trouvera exactement cet article dans la première et dans la seconde loi des crédits de guerre. Je me rappelle qu'il a été rédigé à mon bureau par M. Ross, alors sous-ministre adjoint, et je pense avoir suggéré le mot "jugées". Au cours de la guerre, il s'est présenté des cas qu'il eût été impossible de prévoir et qui justifiaient clairement le ministère de considérer les dépenses comme étant nécessairement des dépenses de guerre, parce qu'elles provenaient de la guerre. Je ne saurais citer à mon honorable ami un cas concret sans avoir pris le temps de jeter un coup d'œil sur l'état de nos dépenses. Mais je ne sache pas qu'on ait abusé de l'article, et je ne crois pas qu'on en abuse.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami pourrait envisager la question à un autre point de vue. Voudrait-il nous dire qu'est-ce qui ne peut pas se faire, en vertu de cet article? Je crois que le ministère pourrait s'en prévaloir pour décider, par décret ministériel, que vous allez être pendu, monsieur le président. Cet article ne limite aucunement le pouvoir du Gouverneur en conseil.

Je ne m'y oppose pas, parce que cette disposition se trouve dans des lois antérieures et qu'elle n'a pas eu de conséquences fâcheuses; cependant, il me vient en l'idée que ce pouvoir est très grand et je ne puis rien concevoir que le Gouverneur en conseil pourrait faire et qui ne serait pas jugé légal, grâce à ce pouvoir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis porté à croire que mon honorable ami a raison. Je lui ferai observer que, au commencement des hostilités, en 1914, le Parlement a rendu la loi des mesures de guerre qui attribuaient, pour bien dire, ses pouvoirs législatifs au ministère. C'était une autorisation insolite qui impliquait une grande confiance, et j'ai toujours compris que le ministère devrait ne pas l'oublier lorsqu'il se prévaudrait de cette autorisation. Généralement parlant, je crois que la loi des mesures de guerre a, plus que toute autre chose, excepté le patriotisme et la bravoure de notre armée, permis au Canada de réussir comme il a réussi dans ce conflit. Aux

Etats-Unis—où le système était beaucoup moins flexible jusqu'à ce qu'ils eussent parparticipé aux événements pendant quelque temps alors que tous les pouvoirs exécutifs, et les pouvoirs législatifs, si je ne me trompe, fussent dévolus au président—j'ai entendu des gens parler de cette loi des mesures de guerre et des pouvoirs extraordinaires qu'elle conférait au ministère pour qu'il tranchât les questions au fur et à mesure qu'elles se présenteraient. Il serait impossible de pourvoir dans le budget ou par des lois rendues d'avance aux multiples cas qui surgiraient au cours des hostilités. Cette loi des mesures de guerre, bien qu'elle conférât au ministère des pouvoirs extraordinaires, qu'elle ait été approuvée par l'opposition et qu'elle impliquât, je le répète, une grande confiance dans le ministère—quant à moi, je l'ai toujours admis volontiers—a permis au pays de faire ce qu'il n'aurait pas pu tenter d'accomplir autrement durant la guerre.

Je tiens à le déclarer et à signaler à mon honorable ami les pouvoirs conférés au ministère par cette loi—pouvoirs qui n'auraient jamais été accordés et n'auraient pas dû l'être, si ce n'est en temps de guerre.

Les lois relatives aux crédits de guerre des deux dernières années et la présente loi de démobilisation ont pour objet de permettre au ministère de régler, en ce qui concerne la dépense, tous les problèmes résultant de la guerre. Je suis fortement d'avis que le Gouvernement doit soumettre un budget détaillé indiquant la destination de chaque crédit, plutôt que de demander un blanc-seing. C'est une doctrine sage, du moins, en temps ordinaire. Cette année, j'ai examiné dans mon cabinet quelle somme nous devions demander dans la loi de démobilisation. J'ai ordonné que le budget de mon ministère et des autres ministères renfermât tous les items que nous pouvions spécifier, et que la loi de démobilisation ne s'appliquât qu'à la gratification de guerre, aux frais de démobilisation et aux autres item que le budget ne pouvait pas présider. J'ignore jusqu'à quel point nous avons réussi, mais nous apprécions la confiance qu'on nous a témoigné et nous tâcherons d'employer le crédit comme des dépositaires.

L'hon. M. FIELDING: J'admets volontiers avec le ministre que la loi des mesures de guerre était une loi nécessaire et légitime. Durant la guerre, par suite du sentiment de patriotisme qui régnait dans le pays, les gens n'étaient pas enclins à critiquer; vous auriez pu obtenir presque tout ce que vous auriez demandé pour les fins de la guerre. Mais l'heure est arrivée où les gens seront plus difficiles, et si vous maintenez des mesures de guerre lorsque les hostilités ont pris fin, on y regardera de plus près et l'on critiquera plus.

Je ne m'oppose pas à l'adoption de la loi, mais nous ferions aussi bien de commencer à nous conformer à la situation, car la paix ne tardera pas, heureusement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis entièrement d'accord avec mon honorable ami.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement pourrait-il, par exemple, acheter la récolte de blé, grâce à cette disposition du projet de loi.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suppose que, si le Gouvernement déclarait que cet achat est jugé nécessaire par suite de la guerre, sa décision ne serait pas mise en doute, disons, par une cour de justice. Mais le Gouvernement n'a pas le désir de se servir de ce crédit pour cette fin-là, bien qu'il puisse en employer une grande partie pour faciliter la vente de la récolte du blé de la manière que j'ai indiquée ce soir.

M. VIEN: Nous désirons poser des questions au ministre au sujet du crédit de $5,000,000 que nous avons ouvert l'an dernier et qui, j'imagine, se rattache à celui-ci. Je n'exigerai pas ces renseignements en ce moment, si l'on nous donne l'assurance que nous pourrons interroger le ministre sur la dépense de guerre et sur les comptes du ministère de la Force expéditionnaire lorsque le budget du ministère de la Milice sera en discussion.

Major général MEWBURN: Je m'efforcerai avec plaisir de répondre à toutes les questions quand nous en serons rendus à l'examen du budget supplémentaire de la Milice.

M. VIEN: Le ministre de la Milice et des Pêcheries a dit aujourd'hui qu'il se fait ouvrir un crédit de 30 millions pour la construction de navires au cours du dernier exercice et qu'il devra s'en faire ouvrir un autre pour l'exécution du programme qu'il soumettra à la Chambre un de ces jours. Quelle partie de cette somme de 350 millions doit-on consacrer aux moyens de transport, et comment l'emploiera-t-on? La dépense consistera-t-elle en la construction ou en l'achat de navires?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il s'agit ici d'une disposition générale autorisant le Gouvernement à prendre toute mesure que

les circonstances pourront rendre nécessaires pour le transport se rattachant aux troupes et au commerce.

M. VIEN: Il peut difficilement s'agir du transport des troupes, puisque l'alinéa est ainsi conçu: "le développement du commerce et de l'industrie, et des facilités de transport, qui s'y rattachent." Comment peut-on établir des facilités de transport, si ce n'est pas la construction, l'achat ou l'affrètement de navires? Et par qui la dépense, autorisée par le présent bill, se rattachant au développement des facilités de transport peut-elle être faite, si ce n'est par le ministère de la Milice et des Pêcheries ou celui des Affaires navales?

L'hon. sir THOMAS WHITE: On pourrait faire servir une partie de cet argent à la construction de navires. J'ai demandé l'inscription au budget supplémentaire de cette année du crédit relatif à cette dépense; mais, à venir jusqu'au 31 mars, les frais de la construction de navires ont dû être soldés sur le crédit de l'an dernier, si toutefois ce crédit a suffi à tous les objets, celui-ci compris, pour lesquels il fut ouvert. S'il a été insuffisant, celui de cette année nous permettra, je crois, de combler le déficit.

Le texte de l'article 2 est pour ainsi dire calqué sur celui de l'article correspondant de la loi de l'année dernière; les modifications qui s'y trouvent, le conseil les a jugées motivées par le changement de l'état de choses. Nous avons voulu qu'il nous laissât assez de latitude pour faire face, avec l'aide de ce qui reste du crédit de l'an dernier, à toute dépense excédant le chiffre de ce crédit-là, ainsi qu'à celles de l'exercice courant. Je ne sache pas que le présent article vise aucune dépense en particulier.

M. VIEN: Dans la loi portant ouverture du crédit de $500,000,000, il n'y avait pas, je crois, de montant spécifié pour un objet tel que celui qu'on trouve aujourd'hui mentionné à l'alinéa (c) de l'article 2. Je ne me rappelle pas que nous ayons, l'an dernier, autorisé la moindre dépense pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie, et des facilités de transport qui s'y rattachent. Ceci est tout à fait nouveau, et si le terme "facilités de transport" ne veut pas dire construction de navires, je m'explique mal qu'on nous oblige à conférer au Gouvernement le droit de faciliter le transport et de faire des dépenses pour cet objet tant que nous n'aurons pas sous les yeux le budget de quelque ministère où se trouveront les chefs de dépense. Là-dessus, le premier ministre intérimaire ne semble pas en savoir beaucoup plus long que moi.

Il ne s'agit ici ni de la construction ni de l'affrètement de navires. La démobilisation des troupes est visée par une autre disposition, et il n'est pas question dans celle-ci de ramener du matériel de guerre au Canada. Puisque donc il ne s'agit pas de faire construire des navires, sur quoi se fonde-t-on pour exiger que nous autorisions le paiement du transport des marchandises que le pays exportera ou de celles qu'il importera? Si cette disposition ne vise pas la construction de navires, je ne vois pas qu'on ait fourni au comité de raison valable pour donner carte blanche au Gouvernement à l'égard de la dépense d'une partie quelconque des 350 millions. Pour ces motifs, je conseillerais de rayer les mots "facilités de transport."

M. CANNON: L'alinéa (d) de l'article 2 est ainsi conçu:

La mise à exécution de toutes mesures jugées nécessaires ou judicieuse par le Gouverneur en conseil par suite de la guerre.

Est-ce là un moyen de rétablir la loi des mesures de guerre ou d'en prolonger l'existence?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il s'agit ici de l'ouverture d'un crédit dont le Gouvernement peut se prévaloir pour la mise à exécution de toute mesure que, par suite de la guerre, le Gouverneur en conseil jugerait nécessaire; autrement dit, pour la mise à exécution de toute mesure se rattachant à la démobilisation ou aux nombreuses questions qui pourraient surgir. Les pouvoirs conférés au Gouvernement par la loi des mesures de guerre, cette disposition-là ne les porte assurément pas au delà des bornes prescrites par le Parlement dans cette loi.

M. CANNON: Je crois que si.

Des DEPUTES: Adopté.

M. CANNON: Que mes honorables amis veuillent bien prendre patience. L'article sera adopté quand nous en aurons terminé l'examen, pas avant. Certains collègues ne semblent pas se rendre compte de l'importance du présent article, et c'est pourquoi nous allons le discuter aussi longuement que nous le jugerons nécessaire.

Je ne suis pas fort satisfait de l'explication du premier ministre intérimaire. L'objet de l'article est très vaste. Il se rapporte à l'exécution de toutes mesures qui semblent nécessaire à la suite de la guerre et non pour la conduite de la guerre, parce qu'elle est finie. Jusqu'où cela ira-t-il? Où le Gouvernement s'arrêtera-t-il? Mainte-

nant que la guerre est terminée, allons-nous en vertu de ce bill, être administrés par des décrets, comme nous l'avons été depuis cinq ans? Je ne pense pas que le peuple voit cet état de choses d'un bon œil.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'article 2 autorise le paiement d'une somme n'excédant pas 350 millions pour les fins mentionnées, entre autres, l'exécution de toutes mesures qui semblent nécessaires ou opportunes par le Gouverneur en conseil à la suite de la guerre. Le but est de donner des crédits au Gouvernement pour l'exécution des mesures qu'il est légalement autorisé à appliquer. Ce n'est pas comme pour la loi des mesures de guerre où le Gouvernement n'est autorisé à faire que des choses spécifiées.

L'hon. M. FIELDING: Si j'ai bien compris le premier ministre intérimaire, ces mots ont été pris dans des projets de loi semblables des années précédentes.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Avec certaines modifications vu les changements de conditions.

L'hon. M. FIELDING: J'ai à la main la résolution d'emprunt de 500 millions de 1917, et je n'y trouve pas ces mots. Je n'ai pas regardé les autres.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quels mots?

L'hon. M. FIELDING: Le paragraphe "d".

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pense qu'ils sont dans la loi de 1918.

L'hon. M. FEILDING: Si le ministre le dit, je suis satisfait.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'en suis pas sûr. Je vais envoyer chercher la loi.

M. McKENZIE: Si les mots du paragraphe "d" ont été employés dans la loi de 1918 cela pouvait être compris facilement, parce que la guerre n'était pas terminée, et il fallait se prémunir contre des conditions imprévues. Le ministre, cependant, le verra quand il aura la loi. Il y a tant de choses comprises dans cet alinéa qu'il est difficile de les épuiser. Est-ce que les 70 millions pour lesquels le Gouvernement a engagé le pays par un décret sont compris dans ce crédit de 250 millions? Je parle des 20 millions pour les routes des provinces, des 25 millions pour les logements et des 25 millions pour le commerce avec la Roumanie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas les deux premiers. La résolution des routes nationales est au Feuilleton et les crédits à cette fin seraient pris dans le fonds du revenu consolidé. Le crédit pour les logements paraît dans les prévisions budgétaires et l'argent serait aussi pris dans le fonds du revenu consolidé. Les crédits que j'ai mentionnés, hier soir, seraient payables partie avec ce crédit et partie avec aucune balance du dernier crédit.

M. SINCLAIR (Guysborough): La loi des crédits de guerre ne prévoyait-elle pas une dépense de 500 millions?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. SINCLAIR: (Guysborough): Je croyais que le ministre avait déclaré, il y a quelque temps, qu'une grande partie de ce crédit n'avait pas encore été dépensée?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi, alors, disons-nous dans l'alinéa "e" "pour les fins mentionnées dans la loi des crédits de guerre de 1918, et en plus de la somme autorisée par ladite loi"?

L'hon. sir THOMAS WHITE: S'il y a une balance. Je ne puis dire exactement quelle a été la dépense pour fins de guerre l'an dernier. Cette disposition se trouvait dans la loi des crédits de guerre de 1918, et l'on a trouvé nécessaire de voir à une dépense plus forte que la somme autorisée pour l'année précédente. Les aliénas correspondants dans la loi de l'an dernier sont les suivants:

(a) La défense et la sécurité du Canada;
(b) La conduite des opérations navales et militaires au Canada ou en dehors du Canada;
(c) Encourager la continuation du commerce, de l'industrie ou des relations d'affaires, soit au moyen d'assurance ou d'indemnité contre les risques de la guerre ou autrement;
(d) La mise à exécution de toutes mesures que le Gouverneur en conseil juge ncessaires ou à propos en conséquence de l'existence d'un état de guerre; et
(e) Les paiements effectués pour lesdits objets durant l'exercice financier se terminant le trente-et-unième jour de mars mil neuf cent dix-huit, en sus des sommes autorisées par la loi de 1917 sur les crédits de guerre.

Maintenant, le Gouvernement a jugé que la construction de navires était une mesure de guerre, et des paiements ont été faits jusqu'à la fin du dernier exercice financier, et, je crois, depuis, de ce chef avec les crédits de guerre. L'alinéa dont mon honorable ami a parlé autoriserait certainement une dépense pour construction de navires, par exemple, jusqu'à concurrence nécessaire.

L'hon. M. FIELDING: On me permettra d'expliquer que je me suis fait apporter les "Journaux" de 1914 et je vois que dans le texte primitif de la résolution les mots dont on ne veut pas, figurent exactement comme le ministre nous les a lus pour l'année 1918. Il se trouve que la loi de 1917 ne les contient pas.

M. VIEN: Hier soir le ministre des Finances a déclaré que la dette nette au 31 mars 1919 s'élevait à 1 milliard 584 millions. A quel chiffre s'élevait la dette brute à cette-date?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A moins de pouvoir informer en même temps la Chambre de l'actif figurant en regard, surtout de l'actif liquide, le renseignement ne nous aiderait guère à nous faire une idée de la situation financière du Canada. C'est le chiffre de la dette nette qui fournit le renseignement que l'honorable député de Chateauguay-Huntingdon (M. Robb) m'a prié de lui fournir. L'honorable député n'ignore pas qu'une partie de la dette brute consisterait dans la circulation, bien qu'elle pût être garantie par la réserve d'or, par les obligations des banques en raison d'emprunts et par d'autres ressources de l'actif.

M. VIEN: Plus tard, le ministre dira-t-il quel est le chiffre de la dette brute et comment on arrive à déterminer celui de la dette nette?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Peut-être, lorsque le budget du ministre des Finances viendra en discussion.

M. McKENZIE: Comment le ministre se propose-t-il d'emprunter cet argent?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'est pas toujours sage d'indiquer avec précision comment on se propose de prélever des fonds; mais je pense avoir indiqué à la Chambre récemment qu'il y aurait lieu de négocier un emprunt au pays l'automne prochain, peut-être en septembre. Il nous faudra contracter certains emprunts à New-York d'ici au mois d'août prochain, mais les emprunts contractés sous le régime du présent projet seront négociés au pays. Je n'indiquerai pas le chiffre de cet emprunt, car je ne saurais le faire avec exactitude. Il se peut que nous ayons à emprunter temporairement des banques, puis à négocier un emprunt pour le reste. En effet, le taux de l'intérêt est assez élevé et il est sage de restreindre le chiffre de l'emprunt le plus possible pour ne pas nous obliger à payer un taux élevé d'intérêt durant plusieurs années.

(L'article est adopté).

Sur l'article 4 (emprunts autorisés).

[L'hon. sir Thomas White.]

M. McKENZIE: L'article en discussion autorise le Gouverneur en conseil à emprunter "telle somme ou telles sommes d'argent moins tout montant emprunté en sus des montants autorisés par toute loi des crédits de guerre". Quelle est la somme exacte que le ministre se propose d'emprunter en vertu des pouvoirs qui lui confère ce texte de loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette disposition a pour fin de garantir qu'en empruntant cette somme nous n'emprunterons pas plus que le Parlement ne nous a autorisés à emprunter. Par exemple, nous avons été autorisés l'an dernier à emprunter 500 millions, si la mémoire ne me fait défaut, et l'emprunt de la Victoire a produit 670 millions. Nous avons encaissé à peu près toute cette somme, et il pourrait se faire que le Dominion ait excédé quelque peu ses pouvoirs d'emprunt. Le présent article est destiné à remettre les choses au point et à assurer que toute somme ainsi empruntée le sera en conformité de la loi.

M. McKENZIE: Vous avez 150 millions de plus que vous n'étiez autorisés à emprunter l'année dernière?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui; mais peut-être n'avions-nous pas épuisé tous nos pouvoirs d'emprunt de l'année précédente. L'honorable député ne l'ignore pas, toute loi de finance renferme une disposition fixant le pouvoir d'emprunt du Dominion. Le chiffre en est parfois arbitraire, mais on l'inscrit afin d'assurer que le Dominion aura le pouvoir d'emprunt nécessaire pour prélever les sommes inscrites dans la loi de finance. C'est au ministre des Finances à y prêter attention.

J'ai prié mon sous-ministre d'y avoir l'œil à l'occasion du présent bill, afin que nous ne nous trouvions pas dépourvus d'autorité législative à l'égard des sommes que l'emprunt pourrait produire au delà de nos pouvoirs du moment. Le fait ne se produirait pas en temps ordinaire, mais il est arrivé au cours de la guerre d'excéder quelque peu notre pouvoir d'emprunt.

M. McKENZIE: Nous étions autorisés l'année dernière à emprunter 500 millions. L'emprunt a produit 650 millions. Voilà donc une somme de 150 millions relativement à laquelle nous ne jouissons d'aucun pouvoir aux termes de la loi antérieure. Faut-il regarder cette somme comme partie du montant actuel de 350 millions, ou allons-nous emprunter tout bonnement 350 millions sous le régime de la présente loi, indépendamment des 150 millions obtenus l'an dernier en excédant de nos pouvoirs.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'effet sera de nous autoriser à obtenir ces 350 millions en conformité de la législation actuelle.

S'il n'existait pas de disposition semblable à celle-ci, quand il faudrait emprunter, malgré ce crédit de 350 millions nous ne pourrions emprunter seulement que 300 millions. Les faits relatifs au dernier emprunt ne sont pas exactement ce que l'honorable député a prétendu.

Supposons que pour l'exercice 1917, nous ayons eu un crédit de guerre de 500 millions dont nous n'aurions dépensé que 350 millions. Si, pour l'exercice suivant, nous avions eu un crédit de 500 millions et lancé un emprunt de 650 millions, le principe s'appliquerait encore au surplus du second emprunt. Le but est de nous mettre en état de prélever 350 millions, sans tenir compte des crédits votés par le Parlement, mais en excédant le pouvoir d'emprunt existant.

M. VIEN: Le ministre des Finances a-t-il l'intention d'exempter de l'impôt les obligations de guerre à mettre ainsi sur le marché, ou bien ces valeurs seront-elles frappées de la taxe?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne puis faire de déclaration à cet égard, parce que j'ignore quelle sera la situation quand nous lancerons cet emprunt. Si nous pouvions lancer un emprunt imposable, à un taux d'intérêt qui soutînt avantageusement la comparaison avec le taux que nous obtiendrions sur une émission exemptée de taxe, tout en tenant compte du montant de la taxe sur le revenu que nous retirerions si l'emprunt était imposable, je me ferais l'ardent défenseur de l'émission d'obligations exemptées de taxe.

Mon honorable ami n'ignore certainement pas que le taux de l'intérêt, même sur les emprunts de l'Etat, est plus élevé, lorsque les valeurs émises sont sujettes à la taxe que lorsqu'elles en sont exemptées. Je parle seulement de mémoire, parce que je n'ai pas eu l'idée qu'on soulèverait cette question, ce soir. Je crois qu'aux Etats-Unis, il y a une différence marquée entre les valeurs exemptes de l'impôt et celles qui y sont soumises et, lorsqu'il s'agit d'un emprunt considérable, l'écart annuel dans l'intérêt entre ces effets imposables et ceux qui ne le sont pas est très sensible, et celui qui étudierait ce détail, en se plaçant uniquement au point de vue des affaires, calculerait ce que serait probablement le revenu qu'il retirerait d'un emprunt imposable, et, à cet égard, il devrait tenir compte de l'exemption accordée d'après notre loi de l'impôt sur le revenu.

S'il s'agissait du Canada, cet homme en arriverait, j'en suis convaincu, à la conclusion que l'émission qui échappe à l'impôt obtient un meilleur résultat, dans un budget annuel, qu'une autre; le montant qu'on recevrait au moyen d'un intérêt sur une obligation imposable ne serait pas aussi élevé que le montant annuel de l'excédent d'intérêt que l'Etat aurait à payer sur l'émission imposable.

La question présente un autre aspect dont on doit tenir compte. Avec un impôt progressif comme celui que nous avons, on atteint un point qui offre un avantage marqué à ceux dont les revenus sont considérables, s'ils achètent des obligations exemptes de l'impôt. Cela est malheureux. Dans une certaine mesure, l'émission d'effets libres de toute taxe est incompatible avec un impôt progressif accentué. Il faut tenir compte de l'état du marché et considérer si les émisions offertes en concurrence sont libres ou non de taxe. On doit se laisser guider par les circonstances. Il est très difficile de dire d'avance ce qu'on fera avant l'heure arrivée.

Lorsque nous avons lancé notre premier emprunt, à New-York, pour le second, en 1917, la première question qui se posa fut d'exempter les obligations du paiement de l'impôt. On ne pourrait voir une seule émission, à ce temps-là, aux Etats-Unis, d'obligations imposables, pour la raison que le Canada participait à la guerre. On ignorait qu'on pouvait taxer ces effets, à leur source, ici, et il était impossible alors de vendre, aux Etats-Unis, des obligations canadiennes grevées d'un impôt. Aujourd'hui même, de semblables valeurs ne trouveraient pas preneurs, chez nos voisins.

J'ai soulevé la question de savoir si l'on ne pourrait pas vendre ces obligations imposables, pour les porteurs non domiciliés en Canada, mais vu la proximité du Canada des Etats-Unis, les intéressés qui habitent les Etats-Unis réclamèrent l'avantage des deux marchés, du Canada et des Etats-Unis. Il s'ensuivit qu'on dût soumettre à la taxe les obligations mises sur le marché américain. Nos obligations y étant libres de taxe, les habitants du Canada désireux d'en acheter, en raison même de l'exemption relative à l'impôt sur le revenu, pourraient le faire, à New-York. Toutes les obligations que nous émettons, ici, font concurrence à toutes celles offertes ici et à New-York.

C'est une question que j'ai étudiée avec grand souci et qui a deux aspects différents, je l'admets bien volontiers. Il s'agit de cal-

culer les avantages qu'elle aura pour le Canada. Il existera toujours un certain mécontentement, si ceux qui possèdent des revenus considérables peuvent acheter des obligations canadiennes libérées de toute taxe, en échappant ainsi, jusqu'à un certain point, à l'impôt sur le revenu. Mais, d'un autre côté, nous devons considérer ce qui serait le taux de l'intérêt sur une obligation passible de l'impôt et sur une autre exempte de l'impôt et chercher à retirer le parti le plus avantageux possible de la situation.

M. VIEN: En ce qui concerne les emprunts de la victoire, le Gouvernement a fixé le taux de l'intérêt.

Le premier ministre intérimaire croit-il qu'avec un intérêt de 5 et 5½ pour 100, les derniers emprunts nationaux qui ont été lancés au Canada, n'auraient pas été acueillis aussi favorablement si les bons avaient été imposables?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Certainement non. Les gens auraient souscrit, mais pas autant qu'ils ne l'ont fait. Si je dis cela, c'est que j'ai étudié très attentivement la chose. Prenez, par exemple, les institutions financières qui achètent les bons qui sont sur le marché; elles en auraient acheté une certaine quantité, mais pas autant qu'elles en ont acheté. Quelle était la situation aux Etats-Unis l'an dernier? De grandes compagnies d'assurance qui doivent retirer un certain intérêt sur les capitaux qu'elles placent afin de faire un peu de profit, ou exécuter leurs engagements, peuvent prendre une certaine quantité de bons imposables à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. Mais si elles avaient tout leur surplus placé dans les emprunts nationaux et si ces valeurs diminuaient de cinq ou dix points, elles se trouveraient dans une situation très grave.

Le taux d'intérêt sur le marché est déterminé par l'offre et la demande, la même chose que pour toutes les nécessités de la vie. Il est vraiment extraordinaire qu'à la fin de cette guerre qui avait bouleversé, disloqué et, dans certains cas, ruiné les finances des différents pays du monde, nos valeurs soient demeurées au-dessus du pair pendant la guerre. Plus d'un million et demi de Canadiens ont souscrit aux emprunts de la Victoire et tous ces souscripteurs sont bien plus satisfaits de voir que leurs valeurs sont au pair et au-dessus et qu'ils peuvent, à leur gré, réaliser la somme qu'ils ont versée pour les acheter. Si ces valeurs avaient baissé de cinq ou dix points et si nous lancions un autre emprunt à 5 pour 100 ou à 5½, une chose se produirait: c'est qu'il nous faudrait accorder un escompte. Si le premier emprunt avait exigé un escompte, lorsqu'il aurait fallu négocier le second, le fait de cet escompte aurait influé considérablement sur le nouvel emprunt.

Je suis persuadé que nous avons été heureux dans nos finances durant la guerre, même si cet aveu doit venir de moi. J'étais d'avis que nous devions payer un taux d'intérêt raisonnable sur nos emprunts. Je ne veux pas dire que le public n'aurait pas souscrit une ou deux fois à un emprunt émis à un taux inférieur à celui du marché; mais je ne crois pas que c'eût été de bonne politique surtout dans le cas d'une guerre de cette durée. Quand vous offrez des valeurs au public, le meilleur facteur de réussite est d'avoir su contenter les souscripteurs de l'emprunt précédent. Depuis le début de la guerre nous avons dû faire concurrence aux valeurs anglaises à New-York, et quand j'ai offert les nôtres aux Etats-Unis et au Canada, les valeurs anglaises se vendaient à un taux de 7 et 8 pour 100. Il en était de même des valeurs françaises et autres de premier choix. Durant la guerre, il nous a fallu nous conformer aux conditions existantes et négocier, soit à New-York, soit ici même, le mieux possible.

Dans les emprunts de guerre nous avons intéressé toutes les classes de la société, et je désire, dès maintenant, payer moi-même mon tribut, comme je l'ai fait en public partout où je l'ai pu, aux députés des deux côtés de cette Chambre, et au peuple canadien, sans distinction de classe, de race ou de croyance, qui m'ont aidé de toutes leurs forces à lancer ces emprunts. Autrement, nous n'aurions pas pu réussir. Tout le monde à coopéré. Depuis l'émission du premier emprunt, je n'ai entendu personne se plaindre de favoritisme, ou d'injustice, ou d'influence politique ou de patronage, en rapport avec l'émission de ces emprunts de guerre canadiens.

M. VIEN: Comme l'article donne au Gouvernement le droit de déterminer à quelles conditions l'emprunt pourra être émis, je crois qu'il est bon de signaler à l'attention du Gouvernement les critiques amères qui circulent dans le public au sujet de l'exemption d'impôt de ces valeurs. Il est vrai qu'il y a une question de dollars et de sous qu'il ne faut pas perdre de vue, à savoir si l'escompte que vous perdrez sur le bon imposable sera contrebalancé par la somme que le trésor public re-

cevra du fait de l'imposition de ces valeurs. Mais il faut regarder la chose autrement qu'au seul point de vue pécuniaire; il y a la question de principe, et je dis que c'est contraire à l'esprit démocratique que d'émettre des obligations exemptes d'impôts. On a vivement critiqué cette décision du Gouvernement d'émettre des obligations franches d'impôt. Cela permet à ceux qui ont fait une fortune pendant la guerre, les profiteurs et autres, aux institutions financières et aux banques qui peuvent disposer de grosses sommes d'argent, de placer leurs capitaux en valeurs non imposables. C'est l'un ou l'autre soit que ces gens étaient aussi patriotes qu'ils prétendaient l'être lors de l'émission de ces emprunts, et dans ce cas ils devaient souscrire aussi spontanément, que les bons fussent exempts d'impôt ou non, ou bien alors on a exagéré leur mérite.

Et j'estime que le premier ministre intérimaire l'a fait ce soir en disant qu'il était d'opinion que le dernier emprunt n'aurait pas été souscrit aussi facilement s'il n'avait pas été exempt d'impôt; nous aurions reçu un certain montant, mais pas aussi élevé que ce que nous avons reçu en émettant des obligations exemptes d'impôt. J'ai eu quelque connaissance de l'émission du dernier emprunt de la Victoire dans le district de Québec et dans cette région l'exemption de taxe n'a pas influencé beaucoup les gens qui ont souscrit à l'emprunt. Ils ont souscrit parce qu'on leur avait demandé de le faire en donnant pour raison que c'était nécessaire pour la continuation heureuse de la guerre, pour aider à nos industries et pour permettre au Gouvernement de continuer de finir la tâche qu'il avait entreprise. Si l'on s'était adressé d'une façon convenable à la population du Canada en général, la réponse aurait été également satisfaisante, que les obligations aient été imposables ou non. Il y a beaucoup d'inquiétude et de critique en ce moment parmi les classes ouvrières. J'en ai beaucoup entendu parler à Montréal, à Toronto et à Québec. Les ouvriers discutent sur le fait que nous devons de grosses sommes d'argent comme résultat de nos emprunts intérieurs. A qui les devons-nous? Nous les devons à ceux qui ont gagné de l'argent durant la guerre par des entreprises de guerre ou par ceux qui ont fait des profits sur les nécessités de la vie—et nous avons des exemples haut placés. Ils prétendent que non seulement nous devons le capital de nos emprunts intérieurs à ceux qui ont gagné leur argent avec les sueurs des classes ouvrières, mais que ces gens ont eu grand soin d'obtenir que l'intérêt qu'ils vont retirer de l'argent qu'ils ont prêté au gouvernement, soit exempt d'impôt et que ce sera le salarié et le pauvre homme qui devront payer la plus grande partie du montant que le Gouvernement doit se procurer pour faire face à nos dépenses et à nos engagements. Et c'est ainsi que nous provoquons la critique qui se répand maintenant d'une façon si générale dans tout le pays. Il eut été préférable de payer un taux d'intérêt plus élevé ou un escompte sur l'émission de nos obligations. Le véritable principe démocratique est que chacun doit payer la part qui lui incombe de la dépense du pays et si j'étais libre de donner un petit avis au Gouvernement, je lui dirais qu'à l'avenir, quand il émettra des emprunts, il ne devrait pas les exempter d'impôt.

L'hon. M. FIELDING: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la réponse du ministre à la question du chef de l'opposition au sujet du montant qu'il peut emprunter en vertu de cet article. Suis-je dans le vrai en disant que le but est de faire un nouvel emprunt de $350,000,000 ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, $350,000,000 et pour tout montant que nous ne pouvons pas emprunter, mais que nous avons emprunté.

L'hon. M. FIELDING: Si je comprends bien la résolution, le maximum que l'honorable ministre pourra emprunter en vertu du bill, sera de $350,000,000; mais de cette somme, il doit déduire $150,000,000 qu'il dit avoir emprunté de trop l'an dernier. Si c'est exact, il ne pourra emprunter en vertu de ce bill que $200,000,000 seulement. Je voulais seulement attirer sur ce point l'attention de l'honorable ministre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je serai heureux de faire étudier l'article par le département de la Justice. Il semble un peu compliqué, mais il a été arrangé par mon département, afin d'assurer que nous avions le pouvoir d'emprunt nécessaire pour nous procurer $350,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Il n'est pas donné par ce bill si l'honorable ministre a eu un surplus d'emprunt de $150,000,000 l'an dernier.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai simplement donné cela comme un exemple. Je ne sais pas quel montant a été emprunté en trop l'an dernier—du moins je n'ai pas le renseignement exact. J'ai dit à

mon honorable ami que si nous avions obtenu, comme nous l'avons fait $670,000,000 avec l'emprunt de la Victoire de l'an dernier et si nous avions une allocation de guerre de $500,000,000 seulement et si nous avions un surplus de l'année précédente sans avoir emprunté le montant autorisé l'année précédente, ce pouvoir d'emprunt inutilisé s'appliquerait au surplus de dépense. J'examinerai cet article, mais je ne crois pas qu'il soit adopté parce qu'il a été préparé, comme je l'ai dit, avec cette intention.

M. CANNON: Quelle somme sur l'emprunt de $670,000,000 de 1918 a été souscrite en argent et quelle somme provient de la conversion des emprunts précédents?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si nous avions compté le montant des conversions, le dernier emprunt aurait dépassé de beaucoup $670,000,000. Ce montant représente des souscriptions en argent.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (pouvoir d'émettre de nouveau, vendre ou engager des valeurs.)

M. McKENZIE: Je ne sache pas qu'une législation de ce genre ait jamais été adoptée auparavant par la Chambre. N'est-ce pas un pouvoir un peu extraordinaire? S'il doit y avoir un nouvel emprunt, le Parlement ne devrait-il pas avoir un mot à dire ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quant à l'article 4, je l'ai examiné plus attentivement depuis que mon honorable ami (M. Fielding) a parlé, de sorte que j'appellerai son attention sur la disposition suivante:

> En outre des sommes demeurant actuellement non empruntées et négociables, le Gouverneur en conseil peut.... se procurer par voie d'emprunt.... telle somme ou telles sommes d'argent, moins tout montant emprunté en sus des sommes autorisées par toute loi des crédits de guerre dont il est besoin aux fins d'effectuer tout paiement autorisé par la présente loi.

Est-ce que mon honorable ami se rend compte de la force des derniers mots qui terminent l'article? C'est-à-dire que l'article nous autorise à emprunter en tout cas le montant nécessaire pour effectuer tout paiement, lorsqu'il est autorisé par la loi en discussion. Voilà le sens que j'attribue à ces derniers mots.

L'hon. M. FIELDING: Il s'agit du mode d'emploi des sommes prélevées, mais je ne crois pas qu'il confère l'autorité de prélever des deniers publics. Si je comprends bien, la chose pourrait se faire si, eu égard aux emprunts de guerre particulièrement, le Gouvernement empruntait plus que le total de 150 millions; si le Gouvernement n'épuise pas tous ses pouvoirs d'emprunt, une partie du montant de 150 millions et peut-être la somme entière, pourrait être empruntée en vertu de ses pouvoirs non utilisés; de cette façon, on ne dépasserait pas le chiffre fixé. Cependant, si le Gouvernement empruntait au delà de cette somme de 150 millions, c'est-à-dire plus que la somme qu'il est autorisé à emprunter, vous devez alors, c'est évident, déduire ce montant de la somme de 350 millions.

Il suffit toutefois d'appeler l'attention de mon honorable ami à ce sujet, et je n'ai pas de doute que le juriste du département examinera la question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Certainement. Je verrai à soumettre l'article à l'étude des fonctionnaires du département de la Justice, et s'il est nécessaire de le modifier afin d'atteindre le but que nous visons, je proposerai un amendement à l'occasion de la 3e lecture du bill.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition a posé une question au sujet de l'article 5?

M. McKENZIE: L'article 5 décrète qu'après que ces valeurs ou obligations auront été remboursées, elles peuvent être émises de nouveau et revendues, sous l'autorisation du Parlement. Je crois que c'est là une procédure qui sort de l'ordinaire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: On rencontre assez souvent une pareille disposition dans les lois concernant les compagnies; c'est la conséquence d'une décision —mes collègues qui sont avocats s'en souviennent—d'après laquelle si des valeurs ont été déposées à titre de garantie et que le montant de l'emprunt a été acquitté et les valeurs remboursées, on ne peut alors les revendre et elles sont considérées comme éteintes par la vertu de leur remboursement; de là l'insertion de la présente disposition, qui d'après moi ne sort pas de l'ordinaire. Si, par exemple, le Canada avait émis des obligations dans l'intention de les vendre sur-le-champ, mais que dans l'intervalle il aurait emprunté des banques en donnant ces valeurs en garantie—ce qu'il fait rarement à l'heure qu'il est—et aurait remboursé aux banques cet emprunt il aurait ensuite voulu vendre ces valeurs, il conviendrait qu'il puisse les vendre sans être obligé d'obtenir de nouveaux pouvoirs d'emprunt; en d'autres termes il conviendrait que ses pouvoirs d'emprunts ne fussent pas considérés périmés.

L'hon. M. FIELDING: L'article en question doit son origine à un procès concernant une compagnie de chemin de fer. Quand les tribunaux eurent consacré le principe on a jugé bon de prendre la même précaution relativement à tous les emprunts négociés par le Gouvernement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, c'est bien cela.

(L'article est adopté.)

Sur le préambule.

M. McKENZIE: Je désirerais demander au ministre si le Gouvernement a le droit de rembourser les nombreux emprunts et obligations existantes en tout temps, ou si elles doivent rester courantes pendant un certain nombre d'années?

Nous payons de très lourds intérêts; cela se conçoit facilement, si nous tenons compte de la période difficile que nous avons traversée. Nous espérons, toutefois, que la situation redeviendra normale un jour, et nous serons alors en mesure d'emprunter à bien meilleur compte qu'à l'heure qu'il est. Si le Gouvernement avait le droit de rembourser ses obligations pour les convertir en de nouvelles valeurs portant un intérêt moins élevé, il effectuerait une transaction qui serait dans l'intérêt bien entendu du pays. Est-ce que le ministre se réservera ce droit, relativement aux futurs emprunts, si nous sommes obligés de payer des intérêts très élevés?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement devrait adopter la politique, à l'avenir, d'effectuer des emprunts à brève échéance. Personne n'est en mesure de prédire quels seront les taux de l'intérêt. Je suis d'avis que les taux actuels se maintiendront pour plusieurs années; je ne vois pas pour quelles raisons ils baisseraient. Je m'explique: Pour négocier un emprunt, il faut tenir compte de ceux qui ont déjà été effectués et il est bon de les espacer le plus possible. Si la Chambre le permet, je citerai un exemple.

Si, durant la guerre, le Gouvernement fédéral avait redouté le taux relativement élevé de l'intérêt et avait eu recours à des emprunts à courte échéance, que l'on fait bien de contracter pour des montants relativement faibles dans des temps où le taux d'intérêt est élevé, et si le ministre des Finances était obligé de prélever, disons d'ici à cinq ans, une dixaine de millions de dollars, la situation serait très sérieuse. Les dépenses résultées de cette guerre, la dette du Canada et de toutes les nations sont tellement considérables, qu'il est impossible de se procurer des fonds avec autant de facilité qu'en temps normal. Un de nos avantages, c'est que le remboursement de nos divers emprunts ne doit s'effectuer que dans cinq, dix, quinze et vingt ans. Mon honorable ami a songé que nous aurions à payer un intérêt élevé pour une période de quinze et vingt ans.

C'est vrai au sujet de certains de nos emprunts. Cependant, eu égard aux emprunts que nous avons à rembourser d'ici à dix ans, je ne vois pas quel avantage nous aurions à le trouver en état, d'ici à cinq ou dix ans, de racheter les autres obligations, puisque l'état du marché financier ne nous permettrait pas de les retirer et de les remplacer par d'autres à meilleures conditions. Il me semble que ce serait entreprendre d'effectuer des transactions trop considérables. Je ne suis pas plus heureux que mes honorables amis de voir que le Canada est obligé de payer ce taux d'intérêt durant si longtemps; mais, tout emprunt de guerre à courte échéance est pour ainsi dire fatal, parce qu'il accumule la dette et engendre de très sérieuses complications en ce que les échéances arrivent au moment où il faut encore emprunter.

(Le préambule est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi.

La séance est levée à minuit moins le quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 9 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

LES INSOUMIS DU SERVICE MILITAIRE.

M. GAUVREAU: Monsieur l'Orateur, maintenant que la Chambre est saisie d'un projet de loi tendant à priver du droit de suffrage les jeunes gens qui ne se sont pas soumis à la loi du service militaire, puis-je me permettre de demander au premier ministre intérimaire (sir Thomas White) s'il aurait la bonté d'insister auprès du ministre de l'Intérieur (M. Meighen) pour qu'il fasse remettre en liberté ceux des fils de cultivateurs qui, notamment dans la province de Québec, sont emprisonnés ou seront mis en état d'arrestation, vu qu'on a grand besoin d'eux pour les travaux de la terre, tant l'inclémence de la température a retardé le retour de la belle saison.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je porterai avec plaisir

la demande de mon honorable ami à l'attention du ministre intérimaire de la Justice.

L'AFFAIRE ESDRAS BERUBE.

M. GAUVREAU: Le solliciteur général (M. Guthrie) étant à son siège, me sera-t-il permis de lui demander de prier Son Excellence le Gouverneur général d'user de clémence envers un jeune cultivateur de Témiscouata, Esdras Bérubé, qui fut blessé par la décharge d'une arme à feu et a passé deux mois. . .

M. l'ORATEUR: C'est là une demande qui devrait être faite par lettre, comme il est d'usage. Cette affaire n'étant pas du domaine administratif, on ne doit pas l'amener sur le tapis à ce moment de la séance.

M. GAUVREAU: C'est une si malheureuse affaire que j'insiste pour qu'on me permette de faire ma question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député devra formuler sa demande en la manière que j'ai indiquée.

M. GAUVREAU: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Programme des constructions maritimes.—Somme requise pour la construction de vaisseaux conformément au programme du Gouvernement, 30 millions.

L'hon. M. MURPHY: Au cours de la discussion, hier, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a bien voulu donner au comité certains renseignements au sujet des obligations assumées par la Dominion Steel Company touchant l'entreprise dont il a été question. L'honorable ministre voudra-t-il dire au comité combien cette compagnie a dépensé d'argent à cette fin jusqu'à la date la plus récente?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement à mon honorable ami. Les bâtiments ne sont que partiellement construits et j'ai demandé à la Dominion Steel de me dire combien d'argent elle a dépensé. Pour le moment, je n'ai pas le renseignement. Cependant, la somme ne saurait être très élevée.

L'hon. M. LEMIEUX: Je désirerais savoir positivement de l'honorable ministre si, au cours des pourparlers qu'il a eus récemment avec les représentants de la compagnie, ceux-ci ont consenti à modifier les conditions du marché si c'était nécessaire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je pensais m'être expliqué clairement, hier, quand j'ai

[L'hon. sir Thomas White.]

répondu à mon honorable ami (M. Lemieux). La semaine dernière, le président et le vice-président de la compagnie ont discuté avec moi dans un esprit très large et très généreux. Si nous ne modifions pas le marché en rapport avec le prix actuel de l'acier aux Etats-Unis le Gouvernement est libre d'annuler ce marché. L'affaire n'est pas encore réglée, les négociations sont pendantes, mais lorsque tout sera terminé, je serai heureux de donner les renseignements complets à la Chambre.

M. McKENZIE: J'insisterais auprès du ministre sur l'avantage de construire et de mettre en opération cette usine. Tout Canadien sera d'avis que nous devrions avoir un laminoir quelque part au Canada, et si nous devons en avoir un, qu'il se rattache à l'un de ces grands établissements. La plus grande aciérie du Canada aujourd'hui est la Dominion Steel Corporation. Il pourra y en avoir de plus importantes plus tard, mais dans le moment, c'est la plus considérable et qui fabrique le meilleur acier. On en a eu la preuve durant la guerre et nous avons vu quelle qualité de rails produisait cette compagnie. Je crois que la Dominion Steel Company a fabriqué une aussi bonne qualité de rails que l'on puisse trouver n'importe où sur le continent américain.

Il était entendu, l'an dernier, et je pense qu'il l'est encore cette année, que le Gouvernement doit construire ce laminoir et que des arrangements ont été faits dans ce sens. Parce qu'il aurait surgi quelque différence, d'une façon ou de l'autre, dans les prix, ce n'est pas une raison pour détourner le Gouvernement de sa politique, la fabrication des plaques d'acier au pays étant d'une si grande importance pour le Canada. Ces plaques devront être fabriquées au bord de la mer. L'usine sera à un jet de pierre du port de Sydney où peut se faire le chargement pour les deux côtés et l'intérieur. Les navires seront construits à Halifax, et le transport de ces plaques par eau du port de Sydney à celui d'Halifax n'offre pas un problème difficile. On serait porté à croire qu'il vaudrait mieux mettre les deux exploitations au même endroit et que la constructions des navires devrait se faire dans le port de Sydney, mais puisque le Gouvernement en a décidé autrement, je ne présenterai pas de critique. Mais ce serait retourner en arrière que d'abandonner le projet de fabriquer ces plaques. J'espère que le ministre mettra sa politique à exécution et qu'il construira cette usine.

Je suis heureux d'apprendre que M. Workman, président de la compagnie, a fait preuve d'excellentes dispositions et d'un

esprit progressiste dans la discussion là-dessus, et j'ose espérer que rien ne viendra susciter des obstacles à un programme moderne pour la construction maritime et la fabrication des plaques dans notre pays même.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre serait-il assez bon de mentionner quel prix, approximativement, le Gouvernement devra payer les plaques à Sydney en vertu de ce contrat?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'étais très heureux d'entendre les paroles d'approbation que le leader de l'opposition a bien voulu adresser au Gouvernement relativement au contrat conclu avec la Dominion Steel Corporation pour la fabrication de 250,000 tonnes de plaques d'acier aux fins de la construction maritime. Le Gouvernement n'a pu obtenir de meilleur prix que $4.15 le cent livres, basé sur le prix de l'acier corroyé qui se vendait $25.00 la tonne. Sans doute les honorables députés savent que les plaques d'acier sont confectionnées des billettes; lorsque j'ai consulté le président de la compagnie, il m'a démontré que le prix des billettes ne saurait baisser de plus que $10 la tonne. Lorsque le Gouvernement a passé ce contrat avec la Steel Corporation c'était à titre d'entreprise de guerre; ainsi que je l'ai fait savoir à la Chambre hier, il était impossible d'acheter de l'acier aux Etats-Unis; nous y avions placé des commandes, sous contrat, de plus de 80,000 tonnes, mais nous n'en avons pu tirer que 6,000 tonnes. D'autres pays en guerre, comme la France et la Grande-Bretagne comptaient sur les Etats-Unis pour leur acier; le Japon en prenait là également. Les Etats-Unis avaient eux-mêmes un grand programme de marine marchande; naturellement, avant de combler les besoins d'autrui, ils allaient d'abord prendre ce qu'il leur fallait. Donc, pour établir au Canada la construction maritime d'une façon indépendante, pour pouvoir construire des navires durant la guerre, le Gouvernement, apparemment n'avait d'autre alternative que de conclure le meilleur contrat possible qui assurerait la fabrication des plaques d'acier au pays même. Nous devons féliciter la Steel Corporation de ce qu'elle ait fait au Gouvernement une offre plus raisonnable que celle des Etats-Unis. Ce qui est encore en sa faveur, et c'est une considération bien flatteuse au point de vue patriotique, c'est que le fer converti en gueuse par la compagnie est de provenance britannique, il vient de Terre-Neuve; de sorte que tous les matériaux servant à la construction de nos navires viennent du sol britannique. Mais, après l'armistice, le prix des plaques d'acier étant tombé, aux Etats-Unis, à 2¾ cents contre un prix minimum de peut-être 3¾ cents aux termes du contrat conclu avec la Dominion Steel Co., et le Gouvernement s'étant engagé à prendre pas moins de cinquante mille tonnes durant une période de cinq ans, ce qui fait deux cent cinquante mille tonnes en tout, mes collègues et moi avons cru que nous n'étions pas en mesure de payer ce prix. L'arrangement paraissait très favorable l'an dernier, alors que les plaques se vendaient de quatre à dix cents la livre, mais il ne paraît pas aussi avantageux maintenant.

Je suis bien d'accord avec le leader de l'opposition lorsqu'il dit que pour assurer la permanence du programme de la construction maritime au Canada, cette industrie doit être indépendante de l'étranger et que nous devons fabriquer nos plaques au pays même. Je suis convaincu que la Dominion Steel Corporation est capable de remplir ce contrat et je suis également convaincu que nous pourrions très bien fabriquer ces plaques à Sydney. Jusqu'ici nous ne sommes arrivés à aucune conclusion définitive, mais la compagnie a déclaré franchement que si elle outillait son usine au complet et installait les machines nécessaires, ses frais s'élèveraient à 5 millions de dollars. Avant donc de pouvoir vendre au même prix que les Etats-Unis, il lui faudrait un délai de plusieurs années, et il est probable que, même alors, elle n'arriverait jamais à décharger une certaine partie des frais d'installation. Si la Steel Corporation était disposée à nous offrir un prix plus raisonnable le Gouvernement serait plus enclin à maintenir le programme qu'à annuler le contrat. Toutefois, si la compagnie ne trouve pas moyen de modérer ses demandes, les meilleurs intérêts du pays, à mon avis, exigent l'annulation du contrat.

M. DUFF: Le ministre nous a dit que le Gouvernement avait reçu seulement six mille tonnes sur une commande totale de quatre-vingt mille tonnes. Si j'ai bien compris hier, le ministre nous a dit alors que le contrat avec les Etats-Unis stipulait un prix de 3 cents ¼ ou de 3 cents ½ la livre.

L'hon. M. BALLANTYNE: 3¼ cents.

M. DUFF: Le hansard donne le prix comme étant de 3 cents ½, mais quand le ministre parlait hier j'ai compris 3¼ cents. Je voudrais savoir si le Gouvernement doit acepter les 74,000 autres tonnes au prix de 3 cents ¼, et dans l'affirmative, si le prix que le Gouvernement paie ses navires aux constructeurs maritimes est bassé sur le taux de 3 cents ¼ la livre ou sur

le taux de $4.15 le cent livres, spécifié dans le contrat conclu avec la Dominion Iron and Steel Corporation.

Un autre détail sur lequel j'aimerais que le ministre renseignât le comité, est celui-ci: on a adopté un décret du conseil, lors de la convention intervenue avec la compagnie des aciéries Dominion, dont une stipulation veut que la compagnie ait la permission d'importer au Canada, exempt d'impôt tout l'outillage requis pour l'installation de ses usines. Je voudrais connaître la quantité d'articles ou d'outillage importée au Canada, par la compagnie, d'après ce décret du conseil, ainsi que le montant de l'impôt que le Canada s'est trouvé à perdre par l'importation de marchandises américaines qu'on aurait pu, du reste, acheter au pays même.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai eu l'avantage, hier, dans la réponse que j'ai faite à l'honorable député de l'informer au sujet des 45 navires que le gouvernement fédéral fait construire, que les prix payés à l'entrepreneur étaient basés non d'après la convention intervenue avec la compagnie des aciéries Dominion, mais d'après l'entente avec les Etats-Unis, c'est-à-dire, à 3 cents ½ la livre. J'ai ajouté que la compagnie des aciéries n'avait importé aucune partie de l'outillage requis. Elle n'a pas fait autre chose jusqu'à présent que d'ériger une partie de son usine; on ne trouve, dans celle-ci, aucune trace d'installation d'outillage, chaudière ou engin.

M. CLARK (Red-Deer): On peut envisager cette question d'un point de vue différent de celui où se sont placés le ministre et le chef de l'opposition quant à la sagesse d'importer des plaques d'acier, si l'on a pour but de réussir à construire des navires avec succès et profits. Je me rappelle avoir entendu M. Lloyd George prononcer un discours à une réunion des plus enthousiastes tenue en Angleterre, et alors qu'il s'appliquait à réfuter l'argument invoqué alors (quelques années avant la guerre), que le libre-échange nuisait à la Grande-Bretagne, parce qu'on avait importé certaines plaques d'acier d'Allemagne à Barrow-in-Furness. Je suis certain que l'opinion de M. Lloyd George dans cette affaire s'imposera aux réflexions des honorables députés et qu'ils y trouveront un enseignement qui leur profitera peut-être. M. Lloyd George affirmait que celui qui se plaignait de l'arrivée de ces plaques d'acier aux chantiers de Barrow-in-Furness, ne connaissait pas suffisamment le cas dont il parlait, et il faisait observer que sir Hugh Bell, l'un des magnats du fer du nord de l'Angleterre, s'était donné la peine de retracer l'histoire de ces articles après leur arrivée d'Allemagne. Il est certainement exact, disait le grand homme d'Etat, que ces plaques d'acier sont arrivées d'Allemagne aux chantiers de Barrow-in-Furness, Il disait que ces plaques d'acier venues d'Allemagne avaient permis à une compagnie de construction maritime d'exécuter, à ses chantiers de Barrow-in-Furness, une commande qu'elle avait obtenue en concurrence avec toutes les compagnies de construction maritime de l'univers. Elle convertissait les plaques d'acier allemandes, qu'elle achetait à bon compte, en navires, et sous la forme de navires elle revendait ces mêmes plaques à l'Allemagne à un bon profit. Certes, cela me semblait pas un mauvais marché que d'utiliser l'industrie excessivement rémunératrice de la construction de navires de la Grande-Bretagne à Barrow-in-Furness sur les articles à demi-terminés des artisans des moins bien rémunérés de l'Allemagne, d'en faire des navires et de les revendre ensuite, en dépit de la concurrence universelle, au pays qui avait vendu à l'Angleterre les plaques d'acier, à un prix minime. Si je mentionne cet incident, c'est dans l'unique but d'établir qu'on peut entretenir un avis contraire à celui que mes honorables amis de la gauche ont exprimé. On peut s'en tenir étroitement à cettte opinion, si l'on considère l'intérêt du Canada au lieu de tenir compte d'intérêts provinciaux et de dépenser l'argent dans telle ou telle localité.

M. BURNHAM: Il existe, dans tout le pays une tendance à mettre de l'avant les intérêts provinciaux, mais j'estime qu'il convient d'envisager plus spécialement l'intérêt national et économique. Une astuce marquée permet quelquefois d'en arriver à une conclusion générale, mais il y a une pratique contre laquelle il faut se prémunir. Nous ne sommes pas ici dans le but d'être leurrés par une façon de raisonner semblable. Le fonds de la question, c'est que si l'on énonce la proposition dont on vient de donner les grandes lignes, on doit également énoncer le principe que le Canada doit ouvrir ses portes aux produits et à la main-d'œuvre dont le coût est peu élevé. Le résultat serait la ruine de la production et la ruine du producteur au niveau de l'étranger. C'est la véritable conclusion générale qu'il faut tirer d'une affirmation pareille. Quant au cas particulier sur lequel on vient d'insister, il peut fort raisonnablement s'être produit tel qu'on l'a représenté, mais, je le répète, en tirer une conclusion générale est également dangereux et préjudiciable.

Nous ne pouvons rien faire dans ce sens, si nous tenons à développer le Canada. Je pourrais dire en particulier que si nous élevions une muraille de Chine de 700 pieds de hauteur autour de ce pays et si nous balancions la consommation et la production, nous pourrions aisément porter le Canada au plus haut degré possible d'équilibre économique, ce qui est tout à fait réalisable. de l'avis de quiconque connaît quelque chose de la science de l'économie.

Si vous abaissez cette muraille, si vous troublez l'équilibre et détruisez la balance économique de votre propre pays, riche en ressources, en admettant de la main-d'œuvre et des produits en marché, il vous faudra nécessairement abaisser le pays et ses habitants au niveau de la Chine ou du coolie chinois.

M. CLARK (Red-Deer): Comment mon honorable ami se propose-t-il de faire passer ses navires au-dessus de sa muraille de sept cents pieds?

M. BURNHAM: Je répondrai à mon honorable ami que dans les circonstances dont je parlais, nous n'aurions pas besoin de les faire passer par-dessus la muraille. C'est justement là où le raisonnement de mon honorable ami est erroné. Les navires seraient employés dans notre propre pays et ils auraient fort à faire. Nos cultivateurs ne produiraient que ce qui est nécessaire à l'entretien de la population et nos manufacturiers limiteraient le rendement de leurs usines aux besoins des cultivateurs; l'administration consacrerait ses efforts à maintenir l'admirable balance économique au Canada. Alors, nous serions si bien débarrassés de toute confusion que nous aurions tout le temps voulu pour étudier les grandes questions économiques et soumettre au Parlement des conclusions meilleures que celles que nous venons d'entendre.

M. McKENZIE: Il n'y a pas de doute que chaque médaille a son revers. Je sais bien que pour édifier une nation, on doit d'abord développer autant que possible ses ressources, et si l'on peut étendre son commerce jusqu'à l'exportation, c'est tant mieux. Mais mon bon ami de Red-Deer m'a dit dernièrement qu'il consacrait une grande partie de son temps à la lecture des Saintes Ecritures. Or, je suis sûr que dans ce genre d'étude, il ne trouvera aucun écrivain plus sympathique à son raisonnement que l'apôtre Paul. Il me parle de "provincialisme" et "sectionalisme". Mais s'il veut lire saint Paul, il verra que l'apôtre nous dit que nous sommes parties intégrantes d'un même tout. Saint Paul dit: "L'œil dira-t-il au nez: Je n'appartiens pas au corps, parce que je ne suis pas nez? La main dira-t-elle au pied: Je ne suis pas partie du corps, parce que je ne suis pas pied?" Saint Paul fait ce raisonnement et conclut que nous dépendons les uns des autres et appartenons au même corps. Ce merveilleux philosophe de l'antiquité a plusieurs traits de ressemblance avec mon bon ami de Red-Deer, et, cependant, assez de différence, pour qu'on les distingue l'un de l'autre. Mais je suis sûr que nous ferons bien de suivre le raisonnement de l'apôtre saint Paul. Quand je parle en faveur de la fabrication des plaques d'acier à Sydney, ce n'est pas parce que ce port se trouve à proximité de ma ville natale, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ce joyau du Canada. Je ne me suis nullement occupé de l'adjudication de cette entreprise; je n'ai pas été consulté. Le gouvernement du Canada, que je n'accuse pas de "sectionalisme", a, dans sa sagesse, choisi Sydney pour la fabrication de ses plaques d'acier. Tout ce que je demande, c'est qu'il persiste à donner suite à sa décision.

Quoique je ne sois pas partisan de la protection à outrance et que je n'accueille pas favorablement l'idée de mon ami de Peterborough d'élever une si formidable muraille, je ne peux pas m'empêcher de constater que la protection de certaines industries a fait beaucoup pour le Canada. Je ne peux pas m'empêcher non plus de constater, relativement à la fabrication des plaques d'acier dont nous parlons, que les aciéries de Sydney ont fourni un débouché à notre charbon de Nouvelle-Ecosse et du travail à des milliers de mineurs qui n'auraient pas d'emploi aujourd'hui, si ce n'eût été l'aide que le Gouvernement a donnée au début, pour le développement de notre industrie de l'acier et du fer.

Or, je crois qu'il est sage de vouloir continuer de développer cette industrie de même que nos mines de charbon, en fabriquant des plaques et construisant des navires au Canada. Je ne pense pas que ce soit faire de la politique que de favoriser le développement des ressources que nous possédons afin d'arriver autant que possible à nous suffire à nous-mêmes et être indépendants. Je suis sûr que le jour n'est pas loin, où nous aurons notre propre marine, et je veux que nous puissions construire de toutes espèces nos propres navires de guerre avec ce que nous pourrons nous-mêmes produire. Voilà la politique que je veux prêcher. Comme je l'ai dit, je ne suis pas partisan de la protection à outrance, mais je suis prêt à agir suivant les faits et les circonstances et non pas d'après une théorie quelconque qui peut convenir dans certains endroits et pas ailleurs.

M. CLARK (Red-Deer): Je désespère de pouvoir avoir le dernier mot avec mon honorable ami, mais comme nous sommes en comité on me permettra peut-être de dire que le fait qu'il a exposé n'est pas, à mon avis, une preuve bien évidente du bien fondé de sa théorie.

Je ne saurais préciser le chiffre de la population de Sydney. J'espère que la ville est populeuse; je serais bien aise de voir la population de cette ville s'accroître; mais non pas par suite d'une interprétation peu orthodoxe de la doctrine de l'apôtre saint Paul. Il va sans dire, que, à mon avis, le corps humain ne saurait se désintéresser de ses membres. Je ne saurais concevoir que le corps humain soit assez déraisonnable pour essayer de revêtir le pied du gant destiné à la main. Voilà ce que fait le protectionnisme et les résultats de ce régime ne sont guère brillants. Dans la partie du Canada que j'habite il existe des villes plus populeuses que Sydney. Ainsi, Winnipeg l'emporte de beaucoup sur Sydney; cette ville a progressé bien plus rapidement, et cela grâce à des produits récoltés par des hommes qui n'ont pas craint de soutenir la concurrence mondiale et n'ont cure de la protection. La même observation s'applique à Calgary, à Edmonton, à Régina et à toutes les villes populeuses de l'Ouest qui surpasseront Sydney. La bouillie est une diète qui ne convient pas à l'homme ni à une province. Il en est des hommes comme des nations, ceux qui sont indépendants finissent toujours par être les plus forts. Je voudrais que mon honorable ami s'inspirât un peu de l'économie politique et ne bornât pas entièrement ses études à la Sainte Ecriture; car, après tout, l'Ecriture Sainte n'a pas pour but d'enseigner l'économie politique ou l'astronomie. L'honorable député le sait, les écrivains sacrés ont commis de graves erreurs en astronomie.

M. ARMSTRONG (Lambton): En construisant ces navires, le ministre voudrait-il étudier la question de savoir s'il ne serait pas utile d'en placer quelques-uns sur les Grands lacs, ce qui nous permettrait de réglementer les tarifs des marchandises. En 1909 le transport du blé, de Port-Arthur à Montréal, se faisait pour 2 cents ½ le boisseau; or, l'année dernière, le tarif en vigueur sur les bateaux à vapeur des Grands lacs était de 11 cents pour le transport du blé entre ces deux ports, et les prix de transport montent constamment, encore que depuis 1909 nous ayons consacré des millions de dollars à nos voies fluviales. Le ministre ne doit pas oublier que la compagnie des vapeurs du Canada dont le capital est actuellement de 30,000,000 de dollars se fusionna en 1912 avec six ou sept compagnies qui engagèrent de 6,000,000 à 7,000,000 de capital réel; mais on forma cette compagnie avec 12,000,000 de capital fictif ou d'actions majorées, 12,000,000 d'actions privilégiées et 6,000,000 d'obligations. Qu'est-il arrivé? Cette compagnie a relevé ses tarifs, presque monopolisé le trafic sur nos cours d'eau de l'intérieur et aujourd'hui non seulement elle verse 7 p. 100 sur ses actions privilégiées et ses obligations, mais cette année elle commence à payer 4 p. 100 sur ses 12,000,000 d'actions ordinaires. En outre, elle a mis de côté 5,000,000 d'excédent. Cela met en lumière la nécessité de l'effort à tenter pour réglementer les tarifs, les prix de transport et les conventions se rattachant à nos bateaux à vapeur sur les cours d'eau de l'intérieur. Par conséquent, puisque le ministre se préoccupe de la construction de navires destinés, paraît-il, uniquement au commerce sur l'océan, où le besoin de réglementation se fait aussi vivement sentir, j'espère qu'il mettra à l'étude l'importance de la construction de navires à installer sur nos cours d'eau de l'intérieur, afin que nous puissions réglementer les tarifs du fret.

M. McMASTER: Je ne voudrais pas laisser la discussion de ce crédit se poursuivre davantage sans dire un mot du principe qu'il faut, à mon avis, appliquer pour assurer au Canada le succès des constructions navales et des intérêts maritimes. De toutes les industries mondiales, l'industrie maritime est bien celle qui soutient davantage la concurrence mondiale, et si la Grande-Bretagne, avant la guerre, grâce aux services rendus par sa flotte marchande, a pu gagner de 100,000,000 à 120,000,000 de livres annuellement, cela tenait à ce que la construction des navires pouvait se faire plus économiquement en ce pays que partout ailleurs au monde et que l'entretien et l'exploitation de ces navires pouvaient se faire d'une manière aussi économique, en ce qui concerne le personnel; car, en Norvège et en Suède, les marins reçoivent des gages inférieurs à ceux des marins britanniques. Mais étant donné que la Grande-Bretagne pouvait trouver tout ce que dont ses navires avaient besoin, comme la nourriture, le charbon, le fil métallique et la corde de chanvre et cela au prix le moins élevé, cela assurait à la Grande-Bretagne et à l'Irlande la maîtrise des mers.

J'affirme sérieusement que nous ne saurions nourrir l'espoir d'établir au Canada une industrie maritime sur un pied artificiel, et il n'est pas un seul intérêt au pays

qui pourrait bénéficier de pareille tentative. Examinons ce qui est arrivé aux Etats-Unis. Qu'on me permette un souvenir personnel: mon père, qui était un marin, m'a dit que lorsqu'il était jeune officier à l'époque de la guerre civile américaine, le drapeau étoilé flottait dans chaque port du monde. Et pourquoi cela? Parce que, avant la guerre civile il existait aux Etats-Unis un tarif modéré et le pays faisait la moitié de ses exportations et importations dans ses propres navires.

Quand éclata la guerre civile, les Etats-Unis imposèrent des droits élevés sur les importations pour se procurer un revenu et au commencement ces droits se trouvèrent contrebalancés par des taxes indirectes très lourdes qui frappèrent les marchandises manufacturées au pays, toujours en vue naturellement d'augmenter le revenu. Après la guerre, les intérêts manufacturiers des Etats-Unis—là comme ailleurs les intérêts manufacturiers ont habituellement les yeux très ouverts sur leurs propres avantages—firent en sorte que les droits d'accise soient supprimés, mais ils maintinrent les droits sur les importations. Qu'en résulta-t-il pour la marine marchande des Etats-Unis? Peu d'années après la guerre civile, les Etats-Unis ne transportaient pas dans leurs propres navires 10 p. 100 de leurs exportations et de leurs importations. Permettez-moi de donner un autre exemple pratique. Nous qui croyons au principe de la liberté commerciale, nous sommes toujours attaqués parce que nous avons de magnifiques idées et que nous ne sommes pas des gens pratiques. Durant les quelques années qui ont précédé la guerre, notre ennemie l'Allemagne avait réussi à développer une marine marchande très importante. Comment y est-elle parvenue? En appliquant le libre-échange à la construction de ses navires. Le gouvernement allemand établit sa politique fiscale de telle façon que tout ce qui entrait dans un navire construit en Allemagne, bien que l'Allemagne soit un pays très protecteur, était admis en franchise et l'Allemagne n'aurait pas pu adopter une autre méthode en vue de rivaliser avec l'Angleterre pour la maîtrise des mers.

M. MIDDLEBRO: L'Allemagne n'a-t-elle pas en outre subventionné la construction maritime pour que ses navires soient construits à meilleur compte qu'en Angleterre?

M. McMASTER: C'est possible. Je ne suis pas en état de répondre "oui" ou "non" à cette question, mais aucune subvention que l'Allemagne aurait pu donner n'aurait pu faire disparaître le handicap imposé aux constructeurs de navires allemands, s'ils avaient dû construire des navires avec le système de la protection.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député n'admet-il pas qu'une subvention est la forme de protection la plus élevée et la plus dangereuse?

M. McMASTER: Non, une subvention n'est pas la forme la plus dangereuse de la protection. Les subventions sont honnêtes parce que le public sait ce qu'il paye pour venir en aide à quelque intérêt spécial du pays. Une de mes plus grandes objections à l'octroi de privilèges spéciaux à certaines classes de la société aux dépens de l'ensemble c'est que le peuple ne sait pas dans ce cas ce qu'il paye, tandis qu'avec le système d'allocations ou de subventions il a quelque idée de ce que l'on paye. Je dirai respectueusement au ministre que tout projet de construction de navires, de propriété de navires ou d'exploitation de navires est voué à l'insuccès s'il n'est pas conçu en vue de faire face à la concurrence avec le monde entier. Je sais que le ministre prêtera une attention courtoise à mes paroles et j'exprime seulement l'espoir qu'il adopte mes suggestions.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je répondrai tout d'abord à l'honorable député (M. Armstrong) qui a demandé si la politique du Gouvernement était d'avoir des navires sur les Grands lacs, en disant que je suis heureux de lui annoncer que cela forme une partie de notre politique. Nous avons l'intention d'avoir des navires non seulement sur le Pacifique et l'Atlantique, mais sur toutes les principales routes commerciales et certainement sur les Grands lacs, pour que notre chaîne de transport soit complète.

En réponse à l'honorable député de Brome, je lui dirai que j'aurais été désappointé de l'entendre prononcer un autre discours que celui qu'il a fait. Nous demeurons tous les deux dans la même ville, nous sommes de très bons amis, chacun de nous respecte les opinions de l'autre, mais sur cette question nous avons certainement des idées très différentes. Il voudrait que les Canadiens soient simplement des fendeurs de bois et des porteurs d'eau. Les Canadiens ont prouvé qu'avec le système de protection très modérée que nous avons eu au pays depuis un certain nombre d'années ils peuvent rivaliser avec la population de tout autre pays du monde. Je regrette que l'honorable député ne se soit pas trouvé à la séance hier quand j'ai expliqué au comité que les chantiers canadiens avaient construit des navires semblables en dessin et en efficacité et à tout autre point de vue,

aux navires construits dans un endroit quelconque du monde. Il y a quelques années, des personnes pensaient que nous ne pouvions pas construire des navires au Canada, mais on a suffisamment prouvé depuis deux ans que l'on pouvait avec succès, construire des navires ici. Si mon honorable ami avait été présent ici hier, il aurait appris que d'après l'opinion de sir George Hunter, de la célèbre société de construction Swan et Hunter, les navires construits en Angleterre, en Irlande et en Ecosse coûtent en ce moment trois fois plus cher que les navires construits avant la guerre. Personne ne peut croire un seul instant que les salaires dans le Royaume-Uni atteindront jamais les bas prix qui étaient en vigueur avant la guerre. Les ouvriers de métier et les manœuvres d'Angleterre demandent des salaires plus élevés et j'estime qu'ils ont parfaitement raison de le faire.

En considération du merveilleux développement qui s'est produit en Canada en ces dernières années et de l'habileté que les Canadiens ont manifestée en construisant des navires pour le moins égaux à ceux sortant des chantiers maritimes de la Grande-Bretagne, je diffère d'opinion avec mon honorable ami lorsqu'il prétend que le Canada n'est pas en mesure de faire concurrence au Royaume-Uni ou à n'importe quel autre pays dans la construction des navires. Je répète ce que j'ai dit hier, d'ici à la prochaine session, nous allons examiner s'il sera nécessaire de venir au secours de nos constructeurs de navires lorsque surviendra l'époque de la concurrence à outrance, de sorte que nous aurons amplement le temps de régler cette question à la prochaine session du Parlement.

Mon honorable ami a fait allusion aux Etats-Unis, mais apparemment il ne s'est pas tenu au courant des faits. Les Etats-Unis ont construit 555 navires en acier de modèles et de tonnage différents. Le président Hurley, de la commission maritime des Etats-Unis, déclare que le gouvernement américain a décidé de faire construire encore 1,136 navires, de sorte que lorsqu'il aura complété l'exécution de son programme de construction maritime, les Etats-Unis auront à leur disposition l'énorme tonnage de 16,000,000 de tonnes. Le gouvernement américain a décidé de prêter aide et assistance à la réalisation de ces plans gigantesques. Or, au moment où nos voisins du Sud décidèrent de créer une puissante flotte marchande, mon honorable ami conseille au gouvernement canadien de rester bien tranquille, de se croiser les bras et d'abandonner l'exécution du programme de construction maritime qu'il a commencé. Ce n'est pas là la politique que le Gouvernement entend suivre.

M. McMASTER: Je n'ai jamais prétendu que le Gouvernement devrait abandonner ou continuer l'exécution de son programme de construction maritime. J'ai posé le principe purement et simplement que le programme tendant à construire ou à exploiter une marine marchande canadienne n'aura des chances de réussite qu'autant que nous serons en mesure de faire concurrence au monde entier.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'accepte les explications de mon honorable ami. J'ai le droit, toutefois, de conclure des observations qu'il a faites que, pour lui, le Canada n'est pas en mesure de soutenir la concurrence des autres pays. Je diffère d'opinion avec mon honorable ami sur ce point. En temps voulu, je crois que le Canada pourra soutenir la concurernce du monde entier avec un peu d'aide de la part du Gouvernement.

M. CLARK (Red-Deer): Au risque de fatiguer la Chambre, je désire ajouter quelques mots aux renseignements intéressants que mon honorable ami de Brome (M. McMaster) a fournis relativement aux Etats-Unis; je me contenterai de citer quelques chiffres. En 1861, la marine marchande des Etats-Unis avait un tonnage de 2,500,000 tonnes tandis que la flotte marchande de la Grande-Bretagne avait un tonnage de 4,250,000 tonnes. A cette époque, mon honorable ami l'a fait observer fort à propos, les produits américains, règle générale, étaient transportés en Europe par des navires américains et tout faisait prévoir que les Etats-Unis d'Amérique auraient avant longtemps la plus puissante marine marchande du monde entier.

En 1910, après un demi-siècle de libre-échange en Angleterre et cinquante ans de protection aux Etats-Unis, le tonnage des navires américains était tombé de 2,500,000 à 1,500,000 tonnes, tandis que les 4,250,000 tonnes de la Grande-Bretagne avaient été portées à près de 12,000,000 de tonnes. Ces chiffres, à mon avis, établissent hors de tout doute la validité du raisonnement avancé par mon honorable ami de Brome (M. McMaster).

Le ministre de la Marine est encore plein d'enthousiasme à cause de son programme de constructions maritimes; cependant, je désire ajouter un mot et citer une expérience que j'ai faite à mes dépens, pour l'engager à la prudence avant qu'il aille trop loin dans cette voie.

Il ne faut pas se laisser guider par les affaires d'or que font les navires en temps de guerre pour élaborer un programme de constructions maritimes profitable en temps de paix.

J'ai été intéressé d'une façon indirecte à la question du transport maritime en Angleterre à l'époque de la guerre du Sud-Africain. Les navires, à l'exploitation desquels j'étais indirectement intéressé, payaient des dividendes de 20 p. 100. Or, vers la fin de la guerre et pendant plusieurs années après la cessation des hostilités, les mêmes navires ne payaient plus qu'un dividende nominal de 1 à 1½ p. 100. Je suis donc d'avis que ces faits au sujet des Etats-Unis et de l'expérience personnelle que j'ai eu l'occasion d'acquérir à l'époque de la guerre des Boërs, devraient être de nature à faire réfléchir le ministre et à lui conseiller la prudence.

M. COCKSHUTT: Je ne désire nullement discuter à cette heure la valeur respective de la protection et du libre-échange; je ne puis m'abstenir toutefois de faire quelques remarques au sujet du programme de construction maritime que le ministre a énoncé. Je suis très fermement favorable à l'idée de soutenir toutes les industries canadiennes; or, le Canada a été dans le passé un grand pays maritime, je ne vois pas de raison pour qu'à l'avenir nous ne reprenions pas la haute situation que nous ocupions il y a quarante ou cinquante ans passés par rapport aux autres nations de l'univers.

Il y a trois ou quatre ans, j'ai eu une entrevue avec le ministre des affaires navales du temps et je l'ai supplié d'élaborer un programme de constructions maritimes semblable à celui que l'honorable ministre propose actuellement. A l'époque dont je parle, ma requête n'a pas été accueillie favorablement. Il est regrettable que cette politique de construction de navires n'ait pas été inaugurée il y a trois ou quatre ans. Au cours des deux dernières années de la guerre, si le Canada avait eu des navires sur l'océan, il aurait suffi qu'ils réussissent à accomplir deux ou trois voyages sans encombre pour rembourser l'Etat du prix qu'aurait coûté leur construction.

Le Canada inaugure cette politique un peu tard, à mon avis, mais ce n'est pas une raison pour que nous refusions d'approuver à cette heure le programme élaboré par le Gouvernement.

Il m'est venu une compensation, cet après-midi: le chef de la gauche ayant fait de cette politique un magnifique éloge. Je suis persuadé que les Provinces maritimes ne peuvent se remettre à construire des navires. Ceux qui dans cette Chambre ont entendu depuis trois ou quatre ans les appels de l'hon. William Pugsley, aujourd'hui lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, ne doivent pas avoir oublié que pendant de longues semaines il a insisté pour que l'on s'embarquât dans une politique qui est précisément celle que le ministre de la Marine propose aujourd'hui. Le Canada est, dans une large mesure, une nation maritime. Nos Grands lacs constituent la plus vaste nappe d'eau douce du monde entier, et les navires qui passent par le canal du Sault forment dans l'ensemble un tonnage qui excède peut-être celui qui passe par n'importe lequel des canaux du monde. N'est-ce pas là un motif puissant de maintenir sur les lacs d'en haut des bâtiments qui nous appartiennent et que l'on emploiera au transport des blés de l'Ouest, établissant ainsi entre eux et les chemins de fer une concurrence avantageuse au pays? Sans un transport à bon marché par les lacs, nos cultivateurs de l'Ouest ne peuvent rendre leur blé sur les marchés du monde. Il faut de toute nécessité une concurrence entre les bateaux et les chemins de fer pour un juste abaissement des frais de transport; et cela assure au cultivateur de l'Ouest un bénéfice de plusieurs cents de plus par boisseau que s'il avait à compter uniquement sur les chemins de fer pour effectuer ce transport.

Voilà ce à quoi je désire que nos amis de l'Ouest prennent garde dans un examen de ce programme naval. Je suis bien fâché de ce que nous apprend l'honorable député de Brome (M. McMaster) qui, après tout, est un excellent camarade. Il nous annonce que son père exerçait la profession de marin. Je ne saurais accuser mon honorable ami d'avoir un penchant pour cette profession; mais je lui dirai bien que, depuis son entrée dans la vie publique, ses idées sur le tarif et sur le commerce n'ont jamais été très claires. Il sait ce que je veux dire par là; si, en effet, la politique qu'il propose était suivie, non seulement il ne se construirait pas de navires dans le pays, mais nulle autre industrie n'existerait dont il pût valoir la peine de parler. Comme je l'ai déjà dit, je ne veux pas me laisser entraîner dans un examen des avantages respectifs du libre-échange et de la protection, mais je dirai à mon honorable ami qu'il n'a pas absolument tort de se préparer au débat que le budget va soulever tout prochainement, et je vais lui donner à résoudre, en attendant, un problème que posait, il y a déjà cinquante ans, Abraham Lincoln, un des pères de la protection à cette époque. Voici en quels termes il le formulait: "Si vous avez besoin d'une tonne de fer en

gueuse et que vous l'achetiez d'une nation étrangère, vous avez bien votre tonne de fonte, mais vous avez laissé partir votre argent. Si, au contraire. . ."

M. McMASTER: Sans doute. . .

M. COCKSHUTT: Attendez; laissez-moi finir l'exposition de ce problème. "Si, au contraire, vous extrayez vous-même ce fer et le convertissez en fonte dans votre propre pays, vous avez et votre tonne de fer et votre argent." Si mon honorable ami se sent capable de renverser cette doctrine, j'espère qu'il nous apportera, lors du débat sur le budget, la solution du problème posé par Lincoln. Jusque-là, acceptons des deux mains la politique de constructions maritimes annoncée. Elle donnera de l'ouvrage et de hauts salaires à la main-d'œuvre canadienne et je dirai à mon honorable ami qu'il a bien fait de nous laisser savoir qu'il n'est opposé à aucune sorte d'encouragements donnés à l'industrie. La lumière brillera plus vive à la fenêtre maintenant qu'il a fait cette déclaration. Je dois dire que, sur le pupitre de mon bureau dans cet édifice, sont entassées les pétitions de 3,800 ouvriers de la ville de Brantford qui se déclarent en faveur d'une politique protectrice, sans modification sérieuse au tarif; et ce que j'ai là est un simple échantillon de ce que d'autres reçoivent. L'ouvrier sait que du maintien des industries canadiennes dépend son existence de tous les jours, et celle que le ministre propose d'établir est une industrie sûrement fondamentale. Sans vouloir prétendre que nous pouvons rivaliser avec la Grande-Bretagne, je sais que le ministre est bien près de la vérité en disant que l'Angleterre n'entend point construire de vaisseaux en plus grand nombre d'ici quelque temps aux prix du passé. Les circonstances nous sont propices; la guerre a coulé des navires d'une capacité totale de 12 à 15 millions de tonnes à peu près, et la question, naturellement, est de savoir qui va les remplacer. Les nations du monde s'y préparent, et j'aimerais savoir si le Canada n'y contribuerait point. Les circonstances se prêtent admirablement à une politique de construction maritimes et, avec l'habileté dont il a fait preuve pendant la guerre, le Canada, j'en suis absolument certain, peut mettre à l'eau des navires qui ne le céderont à ceux d'aucun autre pays du monde pour la vitesse et pour le bon marché et la sécurité du transport. Il peut ne pas être au début en mesure d'effectuer ce projet à des frais aussi modiques qu'il le fera plus tard, mais, une fois les chantiers établis, faites-y venir des artisans capables, ayez les usines d'où sortiront les chaudières et tout le matériel qu'il faut, et je ne doute point que le Canada qui a produit plus de la moitié des obus tirés par les armées anglaises dans la récente guerre ne parvienne, en y mettant la même énergie et la même intelligence que dans le cas des munitions, à jeter sur nos eaux intérieures et sur les sept océans une flotte capable de porter notre commerce aux quatre coins du monde.

M. MANION: Sans vouloir discuter l'à-propos de la protection ou du libre-échange, je dirai qu'il existe, en faveur de la construction maritime en Canada, une raison qui n'a pas été signalée et qui devrait l'être; je veux parler de la vente de notre prochaine récolte de blé. L'honorable préopinant a mentionné le trafic qui se fait sur les lacs. De mon côté, je ferai allusion aux producteurs de blé de l'Ouest. Aux Etats-Unis on a fixé le prix auquel le blé devra se vendre dans les limites de ce pays-là; les cultivateurs vont en produire davantage pour cette raison, et la prochaine récolte sera probablement la plus considérable que les Etats-Unis aient jamais obtenue. Cependant, il est à présumer qu'ils vont perdre beaucoup d'argent en payant ces prix-là aux cultivateurs. Voilà pourquoi ils vont prendre tous les moyens possibles d'expédier ce blé en Europe et surtout en Angleterre. Depuis quelques années le blé canadien destiné à l'exportation a été envoyé en Europe et 65 p. 100 de ce blé ou les deux tiers de ce que nous avons exporté ont été expédiés par voie des ports américains. Les Etats-Unis s'attendent, cette année, à exporter de quatre à cinq millions de boisseaux de blé. Si nous n'avons pas nos propres navires pour faire le transport de notre blé, ils retarderont peut-être cette expédition, afin que leur blé se rende avant le nôtre sur les marchés de l'Europe.

Voilà une considération qui milite fortement en faveur de la construction maritime. Sans doute, nos navires vont nous coûter plus cher que si nous les avions fait construire en Angleterre, mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit de s'assurer l'exportation du blé canadien.

On me demandera peut-être s'ils seront construits assez tôt pour servir à l'exportation du blé de cette année. A cela je réponds que la récolte ou la grande partie de récolte d'une année n'est expédiée, d'ordinaire, que l'année suivante. Je tenais à signaler ce point, car personne, à ma connaissance, n'y a encore fait allusion. Peut-être le ministre de la Marine en a-t-il dit quelques mots, mais il ne s'y est pas arrêté suffisamment pour élucider ce point-là.

M. SINCLAIR (Guysborough): A l'exception de quelques-uns que le Gouvernement a fait construire depuis une couple d'années, les bateaux de charge aux Etats-Unis appartiennent à des particuliers qui, d'ailleurs, ont déjà commencé à faire l'acquisition de ceux de ces navires que le Gouvernement a fait construire. Je ne sache pas que les Etats-Unis eux-mêmes aient jamais tenu à posséder, sauf en navires de guerre, une flotte de bateaux de charge. Si les bateaux américains doivent tomber entre les mains de particuliers, ils seront à notre disposition pour le transport de tout notre blé canadien. Peu importe où le blé aura poussé, ces armateurs veulent, avant tout, s'assurer des chargements. Quand même le gouvernement canadien aurait ses propres navires, les cultivateurs de l'Ouest n'en seront pas plus avancés, puisqu'ils devront payer le prix courant pour le transport de leur blé, et qu'en temps normal il y a toujours des navires de disponibles pour le transport du blé. Il y en avait tellement, qu'avant la guerre ils transportaient le blé pour rien; les tarifs étaient si bas, que le blé était charroyé comme lest. Ce qui est arrivé dans ce temps-là arrivera encore, car les tarifs varient comme toute autre chose. Un jour il y aura assez de transports et les prix tomberont, c'est là une loi élémentaire d'économie politique.

Il ne sera pas très avantageux que le Gouvernement ait ses propres navires; ceux qu'il possède maintenant ne servent guère, paraît-il, au développement du commerce canadien, ils servent plutôt à celui du commerce américain. Un bateau de charge prend des cargaisons où il peut en trouver. On a cité, à ce sujet, le "Voyageur" comme ayant transporté une cargaison d'Halifax aux Antilles. Je suppose qu'après être arrivé aux Antilles, ce navire n'y a pas trouvé de chargement de retour. Mais il obtient un chargement de sucre pour New-York. Il le prit à bord et le transporta à New-York. Je n'y trouve pas à redire, seulement je fais observer à mon honorable ami et au ministre qu'il est absurde de s'attendre qu'on utilise ces cargo-boats de la manière qu'on compte utiliser les vaisseaux de l'Etat, et d'espérer que le cultivateur de l'Ouest retirera un bénéfice de leur exploitation.

M. MANION: Deux choses militent contre le raisonnement de l'honorable député. D'abord, bien que les vaisseaux puissent appartenir à des particuliers, ils seront sous la haute main des Etats-Unis qui les enverront où bon leur semblera. Voilà la première objection.

En deuxième lieu, au dire de mon honorable ami, une différence d'un demi-cent par boisseau dans le tarif applicable au blé suffira à conduire ces vaisseaux où nous voudrons. Je ne le crois pas. Les vaisseaux se rendent dans les ports américains parce qu'il y a beaucoup plus de marchandises à transporter d'Europe aux Etats-Unis que d'Europe au Canada, et c'est la principale raison pour laquelle, dans le passé, le blé canadien a été expédié par les ports du pays voisin. La possibilité d'obtenir des cargaisons à un demi-cent de plus par boisseau n'attirerait pas ces vaisseaux vers les ports du Canada parce qu'ils seraient tenus d'y venir allèges. Par conséquent, dans les circonstances, on se servirait des vaisseaux qui appartiennent à l'Etat.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si le vaisseau de mon honorable ami se trouvait à Boston ou à New-York, il n'aurait pas une grande distance à franchir pour se rendre dans un port du Canada. Il n'est pas nécessaire qu'il revienne dans un port canadien parce qu'il est parti d'un port canadien. Ce n'est pas ainsi que se pratique la navigation.

J'allais parler du marché conclu avec la Dominion Steel Company. Je n'ai pas d'opinions arrêtées au sujet de ce marché, car je ne l'ai pas examiné. J'ai lu quelque part qu'il est hasardeux. Je ne dis pas qu'il ne peut pas être justifié par le fait que nous nous lançons dans une entreprise nouvelle. A titre de libre-échangiste, je crois pouvoir me placer sur ce terrain. L'industrie de l'acier nous fournit un bon exemple. Il y a quelque temps, elle n'existait pas au Canada. Le gouvernement désirait vivement prendre des mesures pour l'y établir et il a eu recours aux primes. Pendant nombre d'années, les aciéries ont reçu des primes de moins en moins élevées d'une année à l'autre. Ces primes ont été accordées afin de fonder l'industrie de l'acier à Sydney, à Hamilton et en divers autres lieux. Elles nous ont coûté près de $20,000,000. On considérait alors que c'était une forte somme. Aujourd'hui, elle paraît insignifiante. Cependant, il est peu de gens au Canada qui voudraient revenir à la situation d'autrefois et reprendre ces $20,000,000. On croit que c'est une excellente mesure qui favorise le progrès, et que le pays en a profité.

Pour la même raison, nous pourrions établir à Sydney un laminoir pour la fabrication des plaques, en accordant une certaine somme d'aide. Je conviens, avec le représentant de Brome (M. McMaster), qu'une prime semblable, lorsque nous savons ce que nous payons, est moins dangereuse qu'un

droit protecteur. Nous comprenons que nous aurons tant à débourser, et c'est pourquoi j'ai prié le ministre de nous dire exactement quelle somme nous nous attendons à payer. Il peut calculer que la mise à exécution du marché conclu avec la Dominion Steel Company nous coûtera telle somme, et nous arriverions à le savoir.

Cependant, l'important est de rendre l'industrie de la construction navale attrayante pour les bailleurs de fonds. Bien que le gouvernement fédéral entreprenne de construire et d'acquérir des vaisseaux, si la Chambre doit un jour avoir sa place sur l'Océani, ce sera grâce à l'initiative privée. L'Etat peut usurper certaines de ces fonctions. Il peut, s'il veut payer le prix, posséder un certain nombre de vaisseaux, mais il ne saurait créer une grande industrie navale, si le public ne place pas des fonds dans l'entreprise et s'il n'y porte pas intérêt. La possession de cargo-boats par l'Etat n'est qu'un expédient.

Sans être prophète, je ne crains pas de prédire que le Gouvernement ne s'intéressera pas longtemps à l'affaire. Je ne serais pas surpris qu'avant dix ans il eût tiré son épingle du jeu, quoiqu'il en fût autrement du Dominion du Canada. La population canadienne se lancera dans cette entreprise et y demeurera. Le ministère a-t-il un projet pour remédier à l'inconvénient qui existe de l'aveu général? Maints députés ont pris part au présent débat et tous ont dit la même chose: que nous ne pouvons pas construire au Canada des vaisseaux qui feraient la concurrence aux vaisseaux construits en Grande-Bretagne. Le ministère a-t-il une solution à offrir? J'aimerais savoir ce que le ministre a l'intention de faire pour supprimer l'obstacle et pour permettre aux Canadiens de se lancer dans cette entreprise, d'en assurer le succès et de rivaliser avec le reste de l'univers.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il va sans dire que le Gouvernement compte faire des chantiers maritimes une industrie canadienne permanente. Je dois dire que si la Chambre vote le budget supplémentaire que je lui soumettrai sous peu afin de pourvoir à la construction d'un certain nombre de navires en plus des quarante-cinq qui sont actuellement en construction, le coût de ces autres navires sera, pour la raison que j'ai donnée au comité hier, beaucoup moins élevé que celui des quarante-cinq navires que nous avons sur le chantier. Je n'ai pas demandé de soumissions parce que la Chambre ne m'a pas encore autorisé à faire construire d'autres navires, et je n'aurai cette autorisation que lorsqu'elle aura approuvé mon budget supplémentaire. Mais, j'ai l'assurance de pouvoir acheter un navire de 8,000 tonneaux à $160 du tonneau, et probablement à un prix moindre.

J'ai expliqué à la Chambre hier que d'ici à un an et demi il sera impossible de se procurer des navires sur les chantiers de construction de la Grande-Bretagne. Relativement à la comparaison que l'honorable député a établie entre le coût de la construction d'un navire au Canada et en Angleterre, citant comme autorité sir George Hunter qui affirme que la différence n'est que de dix dollars le tonneau, je puis dire que, grâce aux arrangements que je me propose de conclure avec les directeurs de chantiers canadiens, le coût de notre construction sera en toute probabilité inférieur à celui de tous les chantiers du Royaume-Uni. Toutefois, je ne voudrais pas paraître trop optimiste, et mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) peut être convaincu que tous les hommes d'affaires sont excessivement prudents, surtout quand ils portent la responsabilité d'un ministère. Pour tous les frais à encourir dans la construction de navires, nous procéderons avec la plus stricte économie et en hommes d'affaires.

M. MYERS: Il est un fait, je crois, que l'honorable député (M. Sinclair) a omis de prendre en considération, en discutant le transport des blés. C'est que les Etats-Unis ont fixé à $2.26 le boisseau le prix de vente de leur récolte de blé de cette année. Au Canada, et particulièrement dans l'Ouest, on éprouve une vive appréhension quant aux conditions qui gouverneront l'exportation de nos blés. Dans le passé, comme l'a fait observer l'honorable député de Fort-William (M. Manion), cette exportation s'est effectuée par les ports américains dans une mesure de cinquante à soixante pour cent. Il me semble indiscutable que le Gouvernement doive s'occuper de fixer un prix de vente et de régler de quelque manière les conditions d'exportation, parce que j'ai grande peur que les portes des Etats-Unis ne refusent cette année de laisser passer notre blé. On le frappera d'embargo, et la chose est d'autant plus probable que les Etats-Unis, d'après les relevés qui ont été faits, auront cette année une plus forte récolte que jamais. Un des derniers relevés que j'ai lus prédisait un excédent probable de quatre cent cinquante millions de boisseaux de blé. En face d'une semblable situation, le Canada doit entretenir peu d'espoir de pouvoir utiliser les ports des Etats-Unis pour l'exportation de son blé. C'est pourquoi le ministre devrait recevoir l'ap-

pui sincère et énergique de tous les députés, quand il se déclare en faveur d'un programme de marine commerciale qui fournira des navires aux Grands lacs et facilitera l'exportation de nos blés dès cette année.

M. WILSON: Puisque nous en sommes à discuter le transport des blés, j'en profiterai pour citer une déclaration de M. A. E. Hunter, membre de la Commission de contrôle des blés et de la farine du Royaume-Uni, que je lisais il y a quelques jours à peine dans une revue commerciale. Ce monsieur a averti l'Association nationale des meuniers anglais et irlandais qu'ils étaient menacés de ne pouvoir importer le blé qui leur est nécessaire, pour la raison principale que les Indes importaient d'Australie une grande quantité du blé destiné au Royaume-Uni. Les Indes avaient l'habitude d'exporter du blé, alors que maintenant il leur faut en importer.

Comme l'a signalé l'orateur qui m'a précédé, les agriculteurs de l'Ouest craignent fortement de ne pouvoir, cette année, écouler avantageusemenut leur récolte de blé. La guerre a bouleversé toute notre organisation de transports, de finance internationale et d'échanges commerciaux, particulièrement avec les pays d'Europe. La question du commerce et des transports exige conséquemment l'intervention de l'Etat. De simples particuliers ne sauraient solutionner les difficultés qui se présentent avec l'efficacité d'une organisation gouvernementale, et j'estime que le ministre de la Marine inaugure une excellente politique en créant une marine de commerce. Nous commençons un peu tard, mais cette marine nous est indispensable, et le Canada trouvera grand profit à posséder sa propre marine marchande, surtout maintenant que l'Etat a entrepris l'exploitation de nos chemins de fer.

Ces chemins de fer peuvent être employés à approvisionner les navires et ceux-ci peuvent être affectés, jusqu'à un certain point, du chargement des chemins de fer avec leurs cargaisons des voyages de retour, de sorte qu'il est de l'intérêt du Canada d'encourager autant que possible la construction maritime. La plupart des hommes d'affaires désirent beaucoup faire un commerce considérable avec l'étranger, mais ils ne le pourront pas en l'absence de navires suffisants. C'est donc avec plaisir que j'appuie la politique du ministre à cet égard.

M. DUFF: J'ai posé une question au ministre au sujet de l'entreprise américaine, mais il devait répondre à tant d'autres questions qu'il a oublié la mienne. Il y a quelques instants je lui ai demandé si l'on devait nous livrer la balance des 74,000 tonnes de plaques d'acier qu'il restait encore à livrer. Je désire faire une ou deux autres observations. Je demanderai au ministre si nous devons nous faire livrer ces 74,000 tonnes de plaques d'acier à 3¼ cents la livre ou si nous devons construire nos navires avec des plaques d'acier valant 4 piastres 15 cents les 100 livres. Vu que le prix des plaques d'acier aux Etats-Unis a baissé de 3¼ cents à 2⅛ cents la livre la construction de navires au Canada va nous coûter beaucoup plus que celle des Etats-Unis. Je ne sais pas comment nous allons pouvoir le faire et concurrencer avec les Etats-Unis si la construction maritime au Canada doit nous coûter 200 piastres la tonne alors qu'elle ne sera que de 110 ou 115 piastres aux Etats-Unis. Nous devrons payer des frais généraux sur un placement de 200 piastres tandis que les Etats-Unis n'auront à payer ces frais que sur un placement beaucoup moindre, de sorte que nous ne pourrons rivaliser avec succès avec nos voisins du Sud.

Le ministre dit que d'après ses renseignements la construction maritime dans les vieux pays coûte trois fois plus cher qu'en temps normal. J'ai devant moi une dépêche de New-York qui a paru dans le "Montreal Star" du mercredi, 7 mai, et qui est ainsi conçue:

> New-York, 3 mai.—"Le prix moyen par tonne pour la construction maritime en Angleterre est d'environ 23 livres, ou 115 piastres", a dit, à son arrivée ici cette semaine, le lieutenant-colonel Claude Bryan, directeur de la Palmer Shipbuilding Company à Jarrow-on-tyne.

Il continue:

> "Tous les chantiers d'Angleterre sont retenus pour au moins deux ans. Les entreprises sont concédées pour les frais de construction plus un bénéfice de 7½ à 10 p. 100 pour l'entrepreneur. Les conditions ouvrières sont incertaines et le prix des matériaux n'est pas stable. Il ne peut donc y avoir de prix fixe par tonne, mais le coût actuel ne dépassera pas 23 livres".

Je suis prêt à tout pour aider la construction maritime au pays. Cependant, durant les quelques années à venir, vous allez payer 200 piastres la tonne pour construire des vaisseaux. Pour employer à la construction des navires les 250,000 tonnes de plaques d'acier que vous avez, cela prendra quatre ou cinq ans. Comment donc alors pourrez-vous concurrencer avec l'Angleterre ou les Etats-Unis qui construisent leurs navires au prix de 115 piastres? Regardons la situation bien en face. On dit que cette politique de construction maritime est nécessaire afin d'aider à la classe ouvrière du pays à traverser les temps durs qui se préparent. J'ai trop confiance à ce

pays pour penser que nous allons avoir des jours difficiles.

S'il le faut, je donnerais un certain encouragement aux chantiers maritimes, mais je ne suis pas prêt à les protéger de cette façon. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) dit qu'il nous faut de la protection. Nous construisons des navires dans les Provinces maritimes et nous payons des droits sur les matériaux que nous importons d'Angleterre, ancres, chaînes, etc. Ces navires nous les construisons avec de l'argent des particuliers. Nous n'avons pas besoin de protection, pas plus de ce Gouvernement que d'aucun autre. Il devrait y avoir assez de capitaux privés au pays à placer dans la construction maritime sans que nous soyons obligés de prendre à cette fin les deniers des contribuables.

Le ministre des Affaires navales demande 30 millions en plus des 20 millions qui ont été votés l'an dernier. Bien que je ne m'oppose pas à l'adoption de ce crédit de 30 millions, cet état de chose ne devrait pas aller trop loin. Quand les crédits supplémentaires seront déposés, je protesterai, en ma qualité de membre de cette Chambre, en déclarant que ce n'est pas agir avec équité à l'égard des contribuables du pays.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette d'avoir oublié la question de l'honorable député au sujet des 80,000 tonnes d'acier dont nous avons donné l'entreprise aux Etats-Unis. Je lui apprendrai avec plaisir que nous ne prendrons la balance du marché que si nous le voulons. Voilà donc réglé un des arguments de l'honorable député. Je pensais avoir expliqué clairement au comité hier que nous n'avons rien à redouter de la concurrence américaine dans la construction maritime.

Je suis resté bien en deçà de la vérité, hier, lorsque j'ai dit que les navires construits par l'Emergency Fleet Corporation avaient coûté au moins $25 de plus, par tonne, que les 45 navires actuellement en construction sur le compte du gouvernement canadien. L'honorable député parle de la construction maritime à $200 la tonne. Le plus clairement possible j'ai affirmé hier que nos contrats demandaient entre $180 et $215 la tonne. Jusqu'ici nos prix souffrent favorablement la comparaison avec les prix que paie le gouvernement des Etats-Unis qui a construit un nombre bien plus considérable de vaisseaux qu'il n'en soit inscrit sur notre programme. Maintes et maintes fois j'ai déclaré qu'il est impossible d'obtenir un prix fixe au Royaume-Uni; là-bas tout se fait sur une base de prix fixe plus les matériaux, comme l'honorable député l'a dit tout à l'heure. Les renseignements que j'ai obtenus de l'Angleterre, sont que au cas où l'on réussirait à y faire construire des navires aujourd'hui, le prix demandé serait de $150 la tonne; mais il sera impossible d'y faire construire des navires avant un an et demi; je fais cette déclaration sur l'autorité du fameux constructeur maritime, que j'ai déjà mentionné, sir George Hunter, de la maison Swan and Hunter. Il m'est impossible de saisir pour quelle raison l'honorable député cherche à établir que le prix d'un navire construit au Canada dépasse tellement le prix d'un navire de construction américaine, et se base sur cette hypothèse pour déclarer qu'en ce moment nous sommes en état de faire construire nos navires en Angleterre.

M. DUFF: Au dire d'un certain monsieur que j'ai mentionné, les contrats de construction maritime sur la Tyne spécifient un prix de $115 la tonne; ce qui n'est pas $200 la tonne. Qu'en dites-vous?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne connais rien au sujet de ce monsieur.

M. DUFF: Moi non plus.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai pris la précaution de correspondre avec plusieurs des plus grandes maisons de construction maritime en Angleterre avant de venir demander à la Chambre son approbation de ce crédit de 30 millions, et j'affirme que les renseignements fournis par moi au comité, hier et aujourd'hui encore, sont absolument basés sur les faits. Je suppose que l'honorable député a vu dans les journaux, il y a quelques semaines, que la fameuse maison de Yarrow and Company a déclaré qu'elle allait établir un chantier de construction maritime en Colombie-Anglaise; elle explique son départ du vieux pays, si renommé pour sa construction des navires, en disant que le prix de la main-d'œuvre, des matériaux et de tout le reste était si élevé qu'en Colombie-Anglaise elle pourrait construire des navires à un prix qui ferait concurrence à l'univers entier.

M. DUFF: Ecoutez.

L'hon. M. BALLANTYNE: Après cette déclaration d'une source si éminemment autorisée, je ne vois pas qu'il y ait lieu pour nous de redouter le jour où les Canadiens seront obligés de faire à l'univers, dans la construction des navires, une concurrence beaucoup plus vive qu'elle ne l'est aujourd'hui.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES FAILLITES.

La Chambre siège en comité général et passe à la suite de la discussion du projet de loi (bill n° 18) déposé par l'honorable M. Guthrie (solliciteur général), concernant les faillites.

M. le PRESIDENT: Lors de la dernière délibération de ce projet de loi en comité nous étions arrivés à l'article 43. L'article 43 est-il adopté?

M. BUREAU: L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault), qui a quitté la ville cet après-midi, m'a demandé de prier le solliciteur général de bien vouloir remettre la discussion du présent bill. Il m'a dit qu'une assemblée d'hommes d'affaires avait nommé MM. Lafleur et Geoffrion, de Montréal, pour examiner le bill et consulter le solliciteur général sur certains de ses aspects. J'ai promis à mon honorable ami de soumettre sa prière au solliciteur général lorsque le bill viendrait en discussion. Au dire de l'honorable député, ces messieurs veulent discuter certaines dispositions importantes du projet, non dans l'intention d'entraver le progrès de la législation, mais dans le but de la rendre aussi impeccable que possible.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai vu l'honorable député de Chambly-Verchères à 3 heures cet après-midi et nous avons parlé de cette proposition. Il m'a prié de réserver certains articles et j'y ai consenti; je présume qu'avant leur délibération par la Chambre les représentants du barreau de Québec auront eu l'occasion de les discuter. En conséquence, je ne comprends pas bien cette demande.

M. BUREAU: Je demande pardon à l'honorable député. Je ne savais pas que l'honorable représentant de Chambly-Verchères (M. Archambault) avait vu le solliciteur général.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 45 (preuve de créance).

M. McKENZIE: Est-ce que cet article est identique à celui de la loi anglaise?

L'hon. M. GUTHRIE: Sauf une ou deux modifications, oui.

M. McKENZIE: Le solliciteur général veut-il bien nous exposer brièvement quelle est la méthode de prouver la créance?

L'hon. M. GUTHRIE: La méthode ordinaire, qui est suivie dans les différentes provinces du Canada, est celle de la preuve au moyen d'une déclaration statutaire, et le présent bill la maintient.

Le réclamant doit prouver sa créance en expédiant au syndic, par lettre recommandée, une déclaration assermentée devant une personne autorisée, vérifiant la dette. Elle doit contenir un état de compte, spécifier les sûretés, s'il y en a, et dire si le créancier est garanti ou non. C'est là la preuve prima facie requise.

M. McKENZIE: Les lois provinciales permettent à celui qui conteste une prétention d'en demander la preuve judiciaire.

L'hon. M. GUTHRIE: Cela se trouve à un article subséquent du projet de loi.

M. McKENZIE: C'est une procédure très coûteuse. Il serait très simple de décréter, si le projet de loi ne le fait déjà, que la personne qui produit une réclamation puisse, au besoin, être appelée devant le syndic ou le juge chargé des biens pour être réexaminée au sujet du compte. Je ne crois pas qu'il y ait une telle disposition. Je veux à peu près un droit comme il en existe actuellement, de faire comparaître quiconque produit une déclaration assermentée en cour. On peut s'adresser au juge et lui demander la permission de sommer le signataire devant le tribunal pour réexamen. Si l'on décrète simplement que le réclamant doit produire un compte avec déclaration à l'appui, celle-ci serait, en bien des cas, chose négligée: souvent le réclamant ne fait aucune déclaration du tout, mais se procure quelqu'un qui signe l'assermentation sans assermenter aucunement. Avant l'adoption finale du projet de loi, le ministre pourrait trouver un mécanisme simple comme celui dont j'ai parlé, suivant lequel une partie pourrait être sommée devant le syndic, l'inspecteur, ou, de préférence, le tribunal, et interrogé sur le compte. Les intéressés, sachant tel système permis, seraient plus prudents dans la production de leurs comptes.

L'hon. M. GUTHRIE: Quand les créanciers ou le syndic croient pouvoir contester, réduire ou rejeter entièrement un compte, les procédures se font suivant l'article 53. Mais on ne prévoit pas que le créancier doive exercer une action. Pour le cas de rejet, l'article décrète:

> Ce rejet est définitif et péremptoire, à moins que dans les trente jours après la signification ou la mise à la poste dudit avis, ou dans toute autre période ultérieure que la cour peut accorder, sur demande faite dans les trente jours, le réclamant n'interjette appel devant la cour, conformément aux règles générales, de la décision du syndic.

Ces règles générales pourvoient à une procédure sommaire de demande à la cour, afin que la réclamation soit jugée rapi-

dement et à peu de frais. Je ne suis pas à l'heure présente en mesure de déclarer quoi que ce soit sur leur élaboration, car elles requerront beoucoup d'étude. C'est quelque chose peut-être que la proposition de mon honorable ami de donner au syndic ou aux créanciers le pouvoir de réexaminer le réclamant sur la déclaration qui appuie sa créance. Cet examen aurait peut-être pour résultat le rejet ou l'acceptation de la créance, ce qui éviterait des procédures ultérieures. Je considérerais avec plaisir la question d'un amendement en ce sens.

M. JACOBS: Je ne pense pas qu'il soit sage de décréter qu'un syndic ou un inspecteur doive réexaminer le réclamant. Cela devrait être laissé au protonotaire de la cour.

L'hon. M. GUTHRIE: Le protonotaire ne connaît rien de la réclamation. Le créancier la prouve au syndic, qui la soumet aux autres créanciers. Il serait sage de permettre à ceux-ci, à une de leurs assemblées, de réexaminer le réclamant sur sa créance, s'ils ne sont pas convaincus de sa bonne foi.

M. JACOBS: Les créanciers n'ont aucun droit d'interroger un réclamant à leur propre compte. Cela devrait être du ressort du tribunal. A l'heure actuelle, il faut une contestation: le syndic se porte demandeur aux fins d'annuler la réclamation, et celle-ci est attestée devant le tribunal. Mais donner aux créanciers le droit de réinterroger, ce n'est pas le meilleur procédé, cela ne concorde pas avec la règle actuelle des tribunaux.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami ne saisit pas bien la procédure posée par ce projet de loi. Si le syndic rejette une réclamation, il doit en signifier avis au réclamant.

M. JACOBS: De quel droit le syndic la rejetterait-il?

L'hon. M. GUTHRIE. Il aurait pu apprendre que la réclamation n'était pas de bonne foi.

M. JACOBS: Il devrait en ce cas la soumettre au tribunal.

L'hon. M. GUTHRIE: L'autre procédure est celle suivie en Angleterre et dans les provinces. Avis est signifié au réclamant que les créanciers ne sont pas convaincus de sa réclamation; et le créancier doit faire la preuve de sa créance dans les trente jours de cette signification.

[L'hon. M. Guthrie.]

M. JACOBS: Est-ce qu'une déclaration faite sous serment n'est pas une preuve prima facie du bien fondé d'une réclamation?

L'hon. M. GUTHRIE: C'est tout ce que c'est; une preuve prima facie. C'est le droit anglais et cela a été la loi dans l'Ontario depuis trente ans.

M. JACOBS: Ce n'est pas la loi du Québec, où la règle est à l'effet contraire. Dans le Québec, le syndic ou liquidateur comme on l'appelle, est obligé de contester les réclamations, et alors la cause est portée devant les tribunaux.

L'hon. M. GUTHRIE: Il la conteste en vertu de cet article, mais simplement en donnant un avis. Puis le créancier doit procéder.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 46 (preuve par créanciers garantis).

L'hon. M. GUTHRIE: Un représentant de l'association des banquiers a recommandé que l'on ajoute un autre paragraphe à cet article, pour bien expliquer qu'un créancier qui attribue une valeur à sa garantie ne renonce pas au reliquat de sa créance. Je ne pense pas que, d'après cet article, il y ait danger de perdre ce reliquat, mais je n'ai pas d'objection à ce que l'on donne une définition plus claire. L'amendement recommandé, qui serait le paragraphe 12, est ainsi libellé:

Quoi que puisse faire un créancier garanti conformément aux dispositions de cet article n'influera, ni ne portera préjudice, ni ne changera en aucune façon les droits ou recours que ce créancier peut avoir contre une personne quelconque ou en vertu d'une garantie quelconque.

M. McMASTER: Est-ce que ce n'est pas la loi ordinaire? N'a-t-on pas tort d'inclure un article comme celui-ci, car cela peut faire croire qu'ailleurs où l'article n'est pas inséré, il y a effet contraire. Je crois que c'est dangereux d'énoncer un principe de droit bien établi et qui découle forcément, dans un atircle comme celui-ci.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai dit que je mentionnerais la proposition au comité. Je suis parfaitement d'avis que la disposition est inutile.

(L'amendement n'est pas adopté.)

L'article est adopté.

Sur l'article 48 (réclamation du mari différée).

M. JACOBS: Cet article est quelque peu litigieux. A-t-on demandé au ministre de le laisser en suspens pour plus ample étude?

L'hon. M. GUTHRIE: Non.

M. JACOBS: Puis-je demander de laisser en suspens?

L'hon. M. GUTHRIE: Il n'a pas d'effet rétroactif et ne s'applique qu'aux transactions futures. C'est la seule différence qui existe entre cet article et l'article correspondant de la loi anglaise.

M. JACOBS: Je crois comprendre que le conseil du barreau de la province de Québec désire discuter plus longuement cet article avec le solliciteur général, car il empiète sur la loi civile de cette province.

(L'article est laissé en suspens.)

Sur l'article 50 (créances payables à une époque future).

M. McMASTER: Pourquoi dit-on 6 p. 100? Est-ce que le taux légal n'est pas de 5 p. 100?

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons mis 6 p. 100 parce que c'est le taux provincial sur les dettes et jugements.

M. McKENZIE: Je crois qu'il serait bon pour les fins d'uniformité de fixer 5 p. 100 dans toutes les lois du Canada.

M. le PRESIDENT: Pourquoi pas dire le taux légal?

M. McMASTER: Le président fait une heureuse recommandation. Si nous disons le taux légal, le taux à fixer dans ce cas changera suivant le taux légal.

M. McKENZIE: Mais dans certaines provinces le taux légal est 6 p. 100, et quoique cette mesure soit, généralement parlant, une loi fédérale, son application est réservée aux provinces. Le taux légal sur dettes et jugements en Nouvelle-Ecosse est 6 p. 100. Je crois que si nous disons 5 p. 100, ce serait mieux défini que de dire le taux légal.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 51 (priorité des réclamations).

M. JACOBS Je propose que cet article et le suivant soient laissés en suspens pour plus ample étude, pour la même raison que j'ai donnée dans le cas de l'article 48.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 55 (arrestation des débiteurs dans certaines circonstances).

M. MIDDLEBRO: Le paragraphe "a" dit que s'il y a raison probable de croire que le débiteur se soustrait ou essaye de se soustraire aux poursuites de la justice, "dans le but d'éviter de payer la dette qui a occasionné le dépôt de la demande de mise en faillite". Pourquoi limiter cela à la dette particulière qui a occasionné la demande de mise en faillite?

Une demande de mise en faillite peut être déposée pour une dette de 200 piastres et le débiteur pourrait se cacher, afin d'éluder le paiement d'une autre dette de 5,000 piastres.

M. McKENZIE: La loi provinciale autorise l'arrestation d'un débiteur, s'il est à la veille de quitter les lieux. Il faudrait en venir là.

M. MIDDLEBRO: La dette de 200 piastres serait la seule prouvée et établie. A mon avis, il faudrait s'en tenir à la dette même à l'égard de laquelle on a pris des procédures en déclaration de faillite. Si le débiteur a contracté plusieurs dettes, il est plus probable qu'il se cachera pour éviter le paiement de la dette principale. A mon avis, il faudrait donner à l'article la rédaction que voici: "En vue d'éviter le paiement de la dette à l'égard de laquelle a été déposée la pétition en faillite, ou toute autre dette prouvée."

L'hon. M. GUTHRIE: Il est possible que le créancier de la plus forte somme ne voudrait pas faire arrêter le débiteur; il désirerait peut-être se montrer indulgent. Rien n'empêche un autre créancier de prendre des procédures à l'égard de sa dette; seulement, nous avons inséré ici cette disposition afin d'attribuer à quelqu'un individuellement le droit positif de le faire.

M. MIDDLEBRO: Le créancier n'aurait pas le droit de faire arrêter le débiteur, à moins que celui-ci ne veuille fuir dans le but d'éluder le paiement de cette dette.

L'hon. M. GUTHRIE: Pas en vertu du projet de loi.

M. MIDDLEBRO: Ce ne serait là peut-être qu'une dette sur quinze, probablement.

L'hon. M. GUTHRIE: Chaque province a ses propres lois. La loi en discussion décrète qu'un seul créancier a le droit de le faire.

M. JACOBS: Il n'y a rien dans cet article qui indique que le syndic aurait le droit de faire décerner un mandat. L'article 55 porte:

> La cour peut, par mandat adressé à un agent de la paix ou à tout fonctionnaire désigné par la cour, faire arrêter un débiteur.

Le texte ne dit pas que le syndic aurait ce droit.

L'hon. M. GUTHRIE: La loi de la Grande-Bretagne ne pose pas pareille restriction et, à mon sens, il ne faudrait pas trop de précision en pareille matière. Le tribunal agira sur la demande de quelque intéressé. Un étranger ordinaire n'aurait pas le droit de se présenter devant le tribunal; c'est un créancier ou un syndic qui doit le faire. Ce sont les seules parties intéressées que je connaisse.

M. JACOBS: Il faudrait quelques termes plus clairs que le mot "absconding (quitter les lieux). Sous notre régime actuel, d'après la loi régissant les mandats d'amener, il doit être déclaré dans la déposition sous serment que le débiteur est à la veille de quitter les provinces de Québec et d'Ontario. Si l'on ne peut prouver qu'il se prépare à quitter le Québec ou l'Ontario, il ne pourrait pas être arrêté en vertu d'un mandat d'amener. Supposons qu'un homme passe de la province de Québec dans celle d'Ontario, ou la Nouvelle-Ecosse, ou le Nouveau-Brunswick, pourrait-on dire qu'il a quitté les lieux? Ou bien qu'il quitte le Canada?

L'hon. M. GUTHRIE: Le terme "absconding" a une application fort étendue. "Absconding" veut dire se cacher, ainsi que "garder la maison" (keep house), d'après la loi d'Angleterre. Le mot usité dans notre loi est "prendre la fuite" (absconding), c'est-à-dire quitter son domicile ordinaire pour une retraite inconnue à ses créanciers. "Garder la maison" est un terme emprunté du texte de la loi d'Angleterre, article 3, paragraphe "f": "S'il quitte son domicile ou s'absente de quelque autre manière, ou commence à "garder la maison". On entend par là qu'il quitte son siège d'affaires accoutumé pour se cacher.

M. JACOBS: Supposons qu'un homme domicilié à Montréal, au lieu de quitter cette ville, s'y tienne caché, serait-il réellement en fuite, encore qu'il n'ait pas quitté son domicile?

L'hon. M. GUTHRIE: S'il se tient caché, je crois que oui.

M. McMASTER: Pour bien élucider le sens, il faudrait ajouter quelque chose à l'article. Dans la juridiction où j'exerce, se cacher veut dire quitter le pays. Comme notre loi "de capias" remonte à l'époque de l'union des provinces de Québec et d'Ontario, il faut entendre par là quitter les provinces d'Ontario et de Québec. Il serait utile d'élucider le terme "se cacher" et l'on obvierait ainsi à des litiges qui pourraient surgir inutilement.

L'hon. M. GUTHRIE: Diriez-vous "s'absente du Canada ou de telle ou telle province"?

M. McMASTER: Comme il s'agit d'une loi fédérale, il me semble que le terme "se cacher" voudrait dire "quitter le Dominoin".

M. JACOBS: Si nous disions "s'absente de la province où il exerce sa profession" cela suffirait.

L'hon. M. GUTHRIE: "Quitte la province, est absent de la province ou demeure en dehors de la province".

M. JACOBS: Oui, hors de la province où il avait son domicile ou bien où il exerçait sa profession.

M. MIDDLEBRO: Cela ne conviendrait pas, parce que ce n'est pas mal agir pour un homme de quitter sa province.

M. JACOBS: C'est expliqué par les mots qui suivent immédiatement: "dans le but d'éviter de payer", etc.

M. MIDDLEBRO: Supposez qu'un homme ait $10,000 de dettes et soit insolvable et qu'un créancier pour $300 présente sa pétition et que l'homme se sauve non pas pour éviter le paiement des $300 mais pour se libérer des $9,700 et que le seul homme qui puisse le poursuivre soit son créancier de $300. Ce créancier pourrait conclure un arrangement avec le débiteur et lui dire, "Si vous ne me payez pas, je vous poursuivrai et je suis le seul qui puisse vous poursuivre". Il me semble que la disposition est bonne ou mauvaise et qu'elle devrait être aussi bonne pour l'un que pour l'autre. Je demanderais qu'on ajoute ici les mots "ou toute dette établie".

M. JACOBS: L'article est-il semblable à celui de la loi anglaise?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, notre article est emprunté à la loi anglaise. La loi anglaise est depuis si longtemps en vigueur que chaque article a été interprété judiciairement, et si nous commençons à changer le texte, nous modifions l'interprétation de l'autorité. Elle a été revisée, amendée et interprétée avec tant de soin que ce serait prudent de notre part de profiter de l'avantage de leur expérience plutôt que de faire des modifications. A moins qu'il n'y ait une bonne raison pour justifier un change ment, je préférerais n'en pas faire.

M. JACOBS: Je remarque la note à la fin de l'article 55 qui dit:

Partie de l'article anglais 23 modifiée.

Quelle partie de cet article a été modifiée?

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons introduit ici une disposition au sujet de la cession, qui n'existe pas dans la loi anglaise. Le paragraphe (a) de la loi dit:

(a) Si, après la présentation d'une pétition en faillite contre le débiteur, la cour juge qu'il y a raison probable de croire qu'il se cache, ou qu'il est à la veille de se sauver, dans le but d'éviter de payer la dette qui a occasionné le dépôt de la pétition en faillite, ou d'éviter sa comparution au sujet de cette pétition, ou d'éviter l'examen de ses affaires, ou d'autre façon éviter, retarder, ou gêner les procédures en faillite contre lui;

(b) Si après la présentation d'une pétition en faillite contre lui, ou après la cession autorisée qu'il a faite, la cour juge qu'il y a raison probable de croire qu'il est à la veille d'enlever ses effets en vue d'empêcher ou de retarder leur prise de possession par le syndic, ou qu'il y a probablement lieu de croire qu'il a caché, ou qu'il est à la veille de cacher ou de détruire une partie de ses effets ou de ses livres, documents ou écrits qui pourraient servir au syndic ou à ses créanciers au cours des procédures relatives à la pétition en faillite ou à la cession autorisée;

(c) Si, après la signification qui lui est faite d'une pétition en faillite ou après la cession autorisée qu'il fait de ses biens, il soustrait quelques-unes des marchandises en sa possession pour une valeur dépassant vingt dollars, sans l'autorisation du syndic;

(d) Si, sans donner une bonne raison, il manque d'être présent à tout examen ordonné par la cour.

M. McMASTER: Je vois que la valeur de "cinq livres" est traduit ici par $20. C'est l'ancienne monnaie d'Halifax. Il serait préférable d'essayer de spécifier une somme qui serait mieux proportionnée avec £5. Je dirai $50.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons discuté ce point au comité, et à la demande des représentants des marchands en détail, on a fixé $20. Ils ont pensé que si un homme prenait $10 ou $15 pour les besoins de sa famille il ne commettrait pas un délit grave. Nous pourrions dire $25.

M. JACOBS: Je propose que l'on fixe $25. Soyons bons pour le pauvre débiteur. Je propose "de modifier l'article 55 en supprimant le mot "vingt" à la fin de la ligne trente-deux de la page quarante-quatre et de le remplacer par les mots "vingt-cinq".

M. McMASTER: Si vous devez faire un changement quelconque, dites $50.

(L'amendement est adopté.)

M. McKENZIE: Avons-nous décidé ce qui constitue l'action de se cacher?

L'hon. M. GUTHRIE: Non.

M. McKENZIE: Je ne vois pas dans l'interprétation de l'article une définition des mots "se cache".

L'hon. M. GUTHRIE: C'est un mot du dictionnaire et il n'est pas défini dans la loi anglaise.

M. McKENZIE: Se cacher signifie échapper à la juridiction de la cour. Se cacher en vue d'échapper à une arrestation doit vouloir dire se soustraire à la juridiction de la cour. Vous ne pouvez pas arrêter un homme sans avoir raison de croire qu'il veut se soustraire à la juridiction de la cour.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne pense pas que "se cache" ait rien à voir avec la juridiction de la cour.

M. McKENZIE: Si un homme reste sous la juridiction de la cour et veut y rester, vous n'avez pas, d'après votre loi, le droit de l'arrêter.

Du moment qu'il comparaît devant le tribunal et qu'il prouve qu'il n'avait nullement l'intention de se soustraire à sa juridiction, vous êtes obligé de le remettre en liberté. Vous n'avez pas le droit de faire arrêter un homme, sauf dans le cas où il se soustrait à la juridiction du tribunal.

L'hon. M. GUTHRIE: Le mot "abscond" n'a pas rapport aux tribunaux.

M. McKENZIE: Il s'y rapporte du moment qu'un homme est sur le point de prendre la fuite pour se soustraire à la juridiction du tribunal et se réfugier en un endroit où il est hors des atteintes de la loi.

Jusqu'où peut-il se sauver avant que vous ayez le droit de l'arrêter? Le sens de l'article, c'est qu'il a l'intention de se soustraire à la juridiction. Donc, vous devez l'arrêter et le garder à la disposition de la justice.

M. JACOBS: D'après les termes de l'artice 55, je ne vois pas qu'il soit fait allusion au cautionnement fourni par le débiteur après son arrestation. Si un débiteur fournit une caution, il devrait être remis en liberté provisoire.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce que cette question ne relève pas des règles de procédure?

M. JACOBS: C'est possible; je propose cependant que l'on en tienne compte lorsqu'on préparera ces règles de procédure; car autrement le bill ne renferme aucune disposition permettant au débiteur de recouvrer provisoirement sa liberté. Il ne pourrait s'adresser aux tribunaux criminels, et vu que la loi fédérale ne renferme

aucune disposition touchant le cautionnement, le débiteur serait forcé de rester en prison tant que la cause n'aurait pas été définitivement jugée.

M. McKENZIE: A mon avis, on ne devrait pas s'en rapporter aux règles de procédure pour régler ce point. Dans notre Code de procédures civiles et criminelles, l'article autorisant l'arrestation d'un prévenu est immédiatement suivi d'une disposition traitant du cautionnement qui peut être fourni. Le projet de loi devrait renfermer un article permettant au débiteur de fournir une caution.

L'hon. M. GUTHRIE: L'article est ainsi conçu:

La cour peut, par mandat adressé à un agent de la paix ou à tout fonctionnaire prescrit de la cour, faire arrêter un débiteur, et faire saisir tous les livres, documents, argent et effets en sa possession, et les faire mettre en lieu sûr jusqu'au temps que le tribunal peut ordonner.

D'après l'article des définitions, le mot "prescrit" signifie "prescrit par les règles générales, au sens de la présente loi". Par conséquent, la règle de procédure doit désigner le lieu où sera détenu le débiteur et à quelles conditions il peut être remis en liberté.

Je remarque que la loi anglaise ne mentionne rien à propos de cautionnement, mais ce sont les tribunaux qui ont seuls le droit d'admettre un accusé à caution en Angleterre.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 63 (juridiction des cours).

L'hon. M. GUTHRIE: Je proposerai un amendement sur cet article, afin de faire disparaître l'objection qu'ont fait valoir certains intéressés; ils insistent pour que la loi décrète clairement que le tribunal des faillites est une juridiction fédérale. Pour moi, ce tribunal devient une juridiction fédérale aussitôt que le bill sera adopté, à l'instar de la loi des liquidations. Mon opinion, toutefois, a été récusée; je propose donc que nous insérions les mots suivants dans l'article, à la 35e ligne:

Et ces cours sont déclarées être par les présentes des cours supplémentaires pour la meilleure administration des lois du Canada, sous le régime de l'article 101 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

On m'a laissé entendre qu'une pareille déclaration établira hors de tout doute que le tribunal des faillites est une cour fédérale. Je propose donc que l'article soit modifié en ce sens.

M. McKENZIE: Si le solliciteur général n'en voit pas la nécessité, sauf au cas où les juristes de la couronne soutiendraient l'opinion contraire, je suis d'avis qu'on ne doit pas insérer cet amendement aux seules fins de satisfaire les caprices de certains intéressés. Si pour les fins de la loi en discussion le Parlement décrète qu'un juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse aura une juridiction fédérale, il pourra exercer sa juridiction aussi bien à la Colombie-Anglaise qu'à la Nouvelle-Ecosse, n'est-ce pas? Il devient un juge fédéral, c'est-à-dire qu'il a juridiction sur tout le territoire canadien. Toutes les lois, cependant, n'ont pas une telle portée générale. A l'article où vous énumérez quelles sont les cours qui appliqueront la loi des faillites, vous édictez: "Dans l'Alberta, le tribunal sera la cour Suprême de l'Alberta"; vous énumérez les noms des différentes provinces et vous spécifiez quelles seront les cours qui auront juridiction dans les affaires de faillite. Or, si ces tribunaux sont convertis en cours fédérales, je ne puis comprendre de quelle façon on pourrait assigner des limites à leur juridiction, qui doit s'étendre à tout le pays, comme dans le cas de la cour d'échiquier. A titre de cour fédérale, la cour d'échiquier exerce une juridiction qui s'étend sur tous les points du pays, d'un océan à l'autre. Au sujet d'un juge fédéral, il faut avoir soin de spécifier dans la loi les limites de son ressort.

M. JACOBS: L'article le dit en toutes lettres.

M. McKENZIE: Je fais allusion au texte d'une loi touchant la juridiction des juges dans les différentes provinces. Nous avons ici un article qui, si je le comprends bien, a trait à un juge exerçant une juridiction fédérale. Pour ma part, je ne crois pas que l'objection soit valable ni qu'il soit nécessaire de donner à ces magistrats une juridiction fédérale. Pour ne citer qu'un exemple, lorsque la loi Scott fut adoptée, on s'est contenté de dire que les magistrats dans les ressorts de comtés seraient compétents

La loi Scott était une loi fédérale et les infractions à ses dispositions étaient entendues par différents magistrats; il n'était pas nécessaire que ces magistrats eussent une juridiction fédérale. Jamais, au reste, personne ne l'a prétendu. Mon opinion à moi—sans vouloir en faire dépendre quoi que ce soit—est que l'amendement n'est pas nécessaire, et l'on va à tout jamais créer de la confusion si l'on donne juridiction, au Manitoba, à un juge de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, et "vice versa".

L'hon. M. GUTHRIE: C'est pourtant ce que fait le projet de loi en discussion, et c'est pourquoi on demande cette modification. Voici un cas que je soumets à mon honorable ami: une cession a lieu ou une requête est présentée dans la province de la Nouvelle-Ecosse, alors que le débiteur a des biens dans celle du Manitoba. Dans le cas de ces biens, un juge de la Nouvelle-Ecosse a juridiction.

M. McKENZIE: Dans une certaine mesure.

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, et, dans cette mesure, il est nécessaire, à ce que l'on prétend, de l'investir de l'autorité fédérale. Lorsque, l'année dernière, un comité spécial a accepté le bill, j'ai cru que cet article n'avait rien d'incorrect; mais, au dire d'un avocat éminent de Toronto, on objecterait peut-être que le juge ne tient pas de l'autorité fédérale le droit de statuer sur les biens qu'un débiteur aurait dans une autre province. Je ne vois pas d'objection à l'amendement que l'on propose. Je ne vois pas non plus son utilité, sauf qu'il écartera un doute auquel il pourrait être sujet autrement.

M. JACOBS: On ne prétend pas, par exemple, qu'un juge de la province de Québec aurait le droit d'aller siéger dans la province de la Nouvelle-Ecosse dans une affaire de faillite?

L'hon. M. GUTHRIE: Nullement; l'article restreint sa juridiction aux affaires qu'il énumère.

M. McKENZIE: Que peut-il faire de plus à raison de ce qu'il est déclaré être juge fédéral? Il est déjà investi du droit d'agir dans sa province par ce bill. Un juge de la cour suprême d'Ontario a juridiction dans cette province sans que l'on ait besoin de cette amendement. Quels sont les pouvoirs additionnels que l'amendement lui reconnaîtrait?

L'hon. M. GUTHRIE: Je reprendrai au bénéfice de mon honorable ami l'hypothèse que je faisais tantôt. Supposons que, dans la Nouvelle-Ecosse, une demande de cession soit présentée au tribunal et que le débiteur ait des biens au Manitoba; le juge de la Nouvelle-Ecosse appelé à rendre jugement sur cette demande aura-t-il juridiction quant à ces biens que possède le débiteur au Manitoba? On objectera peut-être qu'à moins d'être revêtu de ce droit par l'autorité fédérale le juge ne peut se prononcer dans la matière.

M. McKENZIE: Dans ce pays, comme ailleurs, les juges s'entraident forcément, selon une coutume bien établie, et, quand un juge de la Nouvelle-Ecosse rend une ordonnance relative à des biens situés dans la Colombie-Anglaise, s'il s'élève quelque difficulté au sujet de l'exécution de cette ordonnance, demande est faite à un juge de cette dernière province et l'on obtient de lui l'ordre de mettre à exécution l'ordonnance du premier juge. C'est pour cela que les tribunaux sont subordonnés les uns aux autres. Cette subordination réciproque et cette mutualité d'assistance n'ont pas d'autre raison d'être que celle-là.

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'accorde pas absolument à mon honorable ami que cette pratique existe. Supposons par exemple que j'aie obtenu un jugement à la Nouvelle-Ecosse et que je veuille le faire exécuter à la Colombie-Anglaise?

M. McKENZIE: Le cas est bien différent. Dès qu'une cession a lieu, les biens du failli passent dans les mains du syndic, et ce qu'un juge fera d'une partie de ses biens à la Colombie-Anglaise est un pur détail. La loi va mettre le syndic en possession de ces biens. Il arrive que ces biens sont situés partie dans la province où habite le syndic et partie dans une autre, mais le titre en est attribué au syndic, et tout ce que le juge de cette dernière province peut avoir à faire c'est d'instituer la procédure qu'il faut pour se mettre en possession de ces biens ou les vendre. Un juge de la province d'Ontario pourrait ordonner la vente de biens au Manitoba; ce droit il le possède. Si quelque difficulté se présente à ce sujet, l'ordre de ce juge est soumis à un tribunal du Manitoba, qui le confirme et donne lui-même les instructions qu'il faudra suivre. Telle est la fonction d'un tribunal subordonné à un autre. Si l'ordre que donne un juge de la province d'Ontario doit passer pour final et absolu à la Colombie-Anglaise, pourquoi avons-nous des juges subordonnés?

L'hon. M. GUTHRIE: On a en outre donné pour raison de l'amendement que l'article 71 se rapporte à l'exécution d'ordonnances rendues par un tribunal quelconque du Canada, et il assure que les tribunaux se prêteront assistance les uns aux autres; on ajoute que, faute de l'amendement que je propose, nous n'aurions pas le droit d'édicter l'article 71.

J'ai parlé de cela comme constituant une raison supplémentaire.

M. McKENZIE Je n'ai jamais entendu dire que, sous l'empire de la loi relative au séquestre, les magistrats ne pouvaient rendre exécutoires les arrêts de leurs collè-

gues, et la loi des liquidations ne dit aucunement que le tribunal ayant juridiction dans les cas de séquestre devra être un tribunal fédéral Il s'agit de savoir si la pratique est d'accord avec la loi. Dans une certaine cause où figurait une banque dont j'oublie le nom, il a été décidé qu'un séquestre nommé en Angleterre a juridiction au sujet des biens situés en Canada ou ailleurs, et tous nos juges ont décidé dans ce même sens parce qu'ils ont pensé que leur rôle se bornait à donner effet à cette décision de la magistrature d'Angleterre. Je suppose que cette loi va avoir une portée aussi étendue, et les deux situations sont tellement analogues que toute loi relative à la mise en séquestre pourrait être considérée comme loi dont on pourrait se prévaloir pour assurer le respect de celle-ci. Je crois qu'il existe de nombreux précédents pour établir que la pratique a été jusqu'à présent ce que je viens d'en dire.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suis du même avis que l'honorable député; je pense, comme lui, que cet article, tel qu'il a été rédigé, devrait suffire; mais d'autres ont exprimé une opinion tout à fait contraire, et l'amendement a été suggéré. Je ne vois pas qu'il puisse survenir de complications à l'avenir par suite de cet amendement, et je crois que nous devrions adopter cette proposition, si elle est de nature à faire disparaître les doutes.

M. McKENZIE: Strictement parlant nous n'avons pas pouvoir d'instituer un tribunal fédéral. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne nous a permis d'instituer que les tribunaux fédéraux qui y sont mentionnés, s'est-à-dire la Cour d'échiquier et la Cour suprême du Canada.

L'hon. M. GUTHRIE: Si la prétention de mon honorable ami est bien fondée, la proposition d'amendement n'a pas sa raison d'être. L'honorable député exprime-t-il ici une opinion qui soit le résultat d'un mûr examen?

M. McKENZIE: Non. J'ai tout simplement exprimé l'idée qui m'est venue à l'esprit il y a un instant. Cette question est entièrement nouvelle pour moi. Je crois que mon honorable ami se convaincra que les seuls tribunaux que nous puissions instituer sont ceux qui sont spécifiés dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord

L'hon. M. GUTHRIE: L'article 101 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord me paraît tellement clair que je me demande comment on pourrait prendre au sérieux une objection comme celle-là par rapport à un bill comme celui-ci. Cet article dit:

[M. McKenzie.]

Le Parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, lorsque l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'appel pour le Canada et établir des tribunaux additionnels...

Des tribunaux additionnels.

...pour la meilleure administration des lois du Canada.

S'il y a lieu de supposer que cette disposition s'applique seulement à la cour d'échiquier, assurons-nous, à tout prix, de ce qui en est vraiment. Cet article m'avait paru si clair, que je croyais tout doute impossible.

M. McKENZIE: C'est très bien, créez toute la confusion possible.

M. JACOBS: Les tribunaux institués en vertu de la loi des faillites de 1875 étaient des tribunaux fédéraux.

L'hon. M. GUTHRIE: Il me semble que la loi le disait, mais je ne me souviens pas du texte.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 76 (application aux sociétés à responsabilité limitée).

M. McMASTER: L'honorable ministre a-t-il songé que, dans la province de Québec, il existe un certain genre de société à responsabilité limitée comprenant des membres, appelés commanditaires, qui ont tout simplement placé leur argent dans l'entreprise et n'ont pas à s'occuper des affaires qui s'y rattachent ou sont même empêchés, par la loi de s'en occuper?

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que la même loi existe dans la province d'Ontario.

M. JACOBS: Je propose que cet article soi réservé avec les autres.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 88 (délits de la faillite).

L'hon. M. GUTHRIE: Cette note marginale est erronée.

M. McMASTER: Peut-être ne l'est-elle pas autant que le pense l'honorable ministre. "Délits de faillite"—restriction des droits et privilèges conférés aux banques.

L'hon. M. GUTHRIE: Le titre devrait être "droits des banques".

(L'article est adopté.)

Sur l'article 89 (débiteurs frauduleux).

L'hon. M. GUTHRIE: Si je ne me trompe, tous les articles depuis l'article 89 sont empruntés au code criminel et à la loi anglaise. On les a simplement insérés dans ce projet de loi.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 90 (failli ou libéré qui obtient du crédit).

M. McMASTER: Est-il sage de dire "passibles d'une amende de cinq cents dollars et de l'emprisonnement pendant un an"? Si l'amende est si forte, les tribunaux ne seraient-ils pas portés à ne pas déclarer un individu coupable?

L'hon. M. GUTHRIE: C'est le montant le plus élevé.

M. McMASTER: Cela le serait si les mots "n'excédant pas" étaient insérés.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a des décisions sur ce point. C'est-là le montant le plus élevé et n'importe quelle amende est permise jusqu'à cette limite. Il en est certainement ainsi dans le code criminel. "Pendant deux ans" veut dire "pendant deux ans au plus".

M. McMASTER: L'intention est-elle de rendre un individu passible d'une amende de $500 et de l'emprisonnement pendant un an, au lieu de l'amende ou de l'emprisonnement?

L'hon. M. GUTHRIE: De l'amende ou de l'emprisonnement, ou des deux peines à la fois.

M. McMASTER: Dans ce cas, on devrait le dire.

L'hon. M. GUTHRIE: Le mot "passible" est la pierre de salut. L'article est rédigé conformément aux meilleurs principes de la rédaction des lois, et il est emprunté textuellement à la loi anglaise.

M. McMASTER: Je me souviens qu'on m'a enseigné un jour un principe de rédaction, à savoir qu'il est bon de rédiger un article dans un langage qui ne comporte que le sens qu'on a l'intention de lui donner.

M. JACOBS: D'après l'article tel quel, un individu serait passible d'une amende et de l'emprisonnement, ne fut-ce que pendant une heure. D'après un arrêt, il doit être emprisonné pendant un certain temps.

L'hon. M. GUTHRIE: L'article dit "passible de" non pas "doit".

M. JACOBS: "Passible d'une amende de $500 et de l'emprisonnement pendant un an". Cela veut dire qu'il doit y avoir amende et emprisonnement à la fois. Je me rappelle une cause dans laquelle un individu a été condamné à une amende de $1,000 et à l'emprisonnement pendant une heure, parce que la cour a jugé qu'elle était obligée d'imposer les deux peines. Cet arrêt a été rendu par le juge en chef de notre cour d'appel.

M. le PRESIDENT: L'article 89 est ainsi conçu:

Passible d'une amende de mille dollars ou plus et de l'emprisonnement pendant deux ans au plus ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

L'hon. M. GUTHRIE: Je demande à proposer que l'article 90 soit modifié par l'insertion du texte suivant, après le mot "et" dans la 18e ligne:

Passible d'une amende de $500 au plus ou de l'emprisonnement pendant un an ou à la fois de telle amende et de tel emprisonnement.

Cela rendra le texte conforme à celui de l'article 89.

(L'amendement est adopté.)

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 92 (fausse déclaration, etc.).

M. JACOBS: Je remarque que cet article ne décrète pas une amende.

L'hon. M. GUTHRIE: Si la personne fait une fausse déclaration, elle peut être condamnée pour parjure.

M. JACOBS: A quoi bon cet article, si elle peut être poursuivie en vertu du code criminel?

L'hon. M. GUTHRIE: Nous voulons que ce soit aussi un délit aux termes de la présente loi.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 92 (ordonnance du tribunal pour poursuite sur rapport de syndic).

M. McKENZIE: Est-ce pour remplacer le grand jury?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, l'accusation sera soumise au grand jury de la manière ordinaire.

M. McKENZIE: Je comprenais qu'on pouvait poursuivre un criminel à la faveur d'une ordonnance d'un juge ou d'un tribunal. Le ministre paraît attacher peu de poids aux avis que j'exprime. Je n'ai pas lu l'article, mais s'il signifie que le tribunal usurpera les fonctions du grand jury, je m'y opposerai.

L'hon. M. GUTHRIE: A mon sens, le juge peut toujours ordonner au grand jury de rendre un verdict d'accusation fondée.

M. McKENZIE: Nullement.

L'hon. M. GUTHRIE: Cet article lui permettra de faire plus. L'article prescrit

que "la cour doit, s'il lui apparaît qu'il y a probabilité raisonnable que le débiteur sera convaincu de culpabilité, ordonner que le débiteur soit poursuivi pour cette contravention". C'est donc à dire que l'affaire sera soumise au grand jury qui, lui, décidera si l'accusation est fondée ou non.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 96 (se prétendant faussement syndic).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose que cet article soit modifié par l'insertion du texte suivant après le mot "loi", en 5e ligne: ou manque d'observer ou d'exécuter une action ou un devoir que la cour peut lui ordonner de faire, d'observer ou d'exécuter en vertu de l'une quelconque des dispositions de la présente loi". Aux termes de certaines dispositions du projet de loi, le syndic se rend passible de peines s'il vient à manquer d'accomplir certaines choses que le tribunal peut lui ordonner de faire. C'est dans le but d'autoriser l'imposition d'une peine que je propose l'adoption de cet amendement.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 97 (poursuites malicieuses).

M. JACOBS: Je m'oppose à l'insertion dans le projet de loi de cet article dont voici le texte:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende n'excédant pas mille dollars, ou de deux ans d'emprisonnement, ou à la fois de cette amende et de cet emprisonnement, quiconque institue ou poursuit malicieusement des procédures en faillite en vertu de la présente loi contre une personne qui n'a pas commis ou permis un acte de faillite.

Ce cas est déjà prévu par le droit commun. On voit chaque jour traduire devant les tribunaux des personnes accusées d'avoir malicieusement intenté des poursuites de ce genre. Dans ces cas-là, les cours civiles accordent des dommages-intérêts ou renvoient l'accusation, selon qu'ils jugent que celle-ci a été prouvée ou non. Cet article me paraissant porter atteinte à la juridiction des tribunaux civils, je ne vois pas de raison de l'insérer dans une simple loi de faillite que l'on établit pour certains objets déterminés.

L'hon. M. GUTHRIE: Je vais dire l'origine de cet article. Certains des membres de l'Association des détaillants, qui représente un très grand nombre de nos marchands, semblent craindre que les maisons de gros, les associations industrielles et les

puissantes institutions financières ne trouvent quelque moyen de mettre la nouvelle loi à profit et d'en rendre l'application oppressive. A leur avis, il y a lieu d'insérer le présent article afin de mettre le petit négociant à l'abri des poursuites malicieuses que pourrait intenter un créancier mal intentionné.

Il est d'usage, je le reconnais, que cette question des poursuites malicieuses relève de la juridiction des tribunaux civils, mais après avoir prêté l'oreille à l'Association des détaillants, le comité jugea, tout comme les membres de cette dernière, que l'insertion du présent article protégerait les petits négociants. Des marchands de gros et les manufacturiers pour qui la probité est la loi, ils n'ont pas à redouter les peines prescrites par cet article. S'il s'en trouve de malhonnêtes, tant pis pour eux! Il n'y a donc pas grand inconvénient à laisser l'article tel qu'il est.

M. JACOBS: Je m'y oppose pour deux raisons. Premièrement, il constitue un empiétement sur notre droit civil; en second lieu, il porte atteinte à la juridiction de certains autres tribunaux. Il existe déjà, en effet, des tribunaux régulièrement établis pour l'instruction d'affaires telles que les poursuites malicieuses, etc., et c'est pourquoi je ne vois pas de raison de créer de nouvelles prescriptions législatives à cet égard. Je propose donc que cet article soit rayé.

L'hon. M. GUTHRIE: Le comité a pris sur cette question une décision fortement motivée. A l'heure actuelle, certains délits relèvent à la fois des tribunaux civils et de la cour d'assises; le libelle, pour n'en citer qu'un, est de ce nombre. L'individu qui institue malicieusement contre quelqu'un des procédures en faillite est assurément justiciable des tribunaux civils; or, y a-t-il quelque inconvénient à le rendre passible de poursuites au criminel pour le même acte?

M. McMASTER: Je le crois. Je puis faire arrêter celui qui m'a diffamé ou lui intenter une action au civil; ces deux ressources s'offrent à moi. Mais si je viens à échouer dans l'une ou l'autre de mes actions, l'individu que j'ai fait arrêter pour diffamation n'a pas le droit de me faire mettre en état d'arrestation parce que je l'ai moi-même fait arrêter sans raison suffisante. Si je dénonce une personne pour avoir commis un meurtre, et que je le fasse avec malice, elle a le droit de me réclamer des dommages-intérêts par une action au civil, mais non de me faire mettre en état

d'arrestation. Il me paraît absurde que pour prévenir les poursuites malicieuses qui pourraient être intentées en vertu de cette nouvelle loi, l'on décrète une sanction qui n'existe pas à l'égard d'autres poursuites malicieuses de nature beaucoup plus grave.

M. JACOBS: Je propose la radiation de cet article.

L'hon. M. GUTHRIE: Deux ou trois pages du projet de loi sont remplies de dispositions prescrivant des peines contre le malheureux débiteur. Celui-ci se trouve donc assez bien cerné. Si l'on vient à lui intenter des poursuites malicieuses, il aura le droit de réclamer des dommages-intérêts devant les tribunaux civils.

Mais celui qui tentera de l'inquiéter pourrait n'avoir pas un sou vaillant. Pas un homme bien établi ne voudra prendre malicieusement une poursuite en faillite contre quelqu'un, bien qu'un individu sans le sou puisse le faire. Le petit détaillant a pensé que ce serait une protection pour lui, s'il y avait une disposition défendant de l'inquiéter ou de l'ennuyer par des menaces malicieuses de poursuite en faillite. Le comité a trouvé cela raisonnable.

M. McMASTER: Je ne dis pas que non, mais le raisonnement du solliciteur général à l'appui du maintien de cet article pourrait être employé au sujet de toute autre poursuite injuste ou malicieuse dans d'autres sphères d'action. A accuse B de vol sans raison et malicieusement. Quel recours B a-t-il? Il peut intenter une poursuite devant les tribunaux civils contre A pour arrestation illégale. Mais, si en vertu de cette loi, A, au lieu de donner des renseignements contre B pour vol, dit que B est un banqueroutier, et le dénonce en conséquence, B aura le droit de faire arrêter A et de le faire condamner à l'amende. Je ne dis pas que ce soit une disposition injuste, mais je dis qu'il n'est pas logique de donner à un homme qui est victime d'une poursuite malicieuse en faillite une aide qu'il n'aurait pas eue s'il avait été malicieusement arrêté pour vol.

L'hon. M. GUTHRIE: Voici ce qu'il ne faut pas oublier: un homme qui intente malicieusement une poursuite en faillite contre un autre homme peut ruiner le crédit de cet homme et se faire à lui-même un dommage incalculable, et si. . .

M. McMASTER: C'est la même chose s'il se fait arrêter pour vol.

L'hon. M. GUTHRIE: Si l'article peut prévenir cet état de chose, cela prouve sa raison d'être.

M. JACOBS: Dans tout le Code criminel. . .

L'hon. M. GUTHRIE: Quels droits l'honorable député essaie-t-il de protéger? L'homme qui intentera malicieusement des procédures?

M. JACOBS: Je ne fais que discuter l'article devant le comité. Je pense que c'est en contradiction avec toutes les règles de la loi d'insérer un article de cette nature dans le projet de loi. Voyez le Code criminel. Il n'y a pas un seul exemple où une disposition de cette nature sous forme d'aide est donnée à une personne qui a souffert de la poursuite d'un autre.

Considérez l'affaire de meurtre présenté par mon honorable ami de Brome (M. McMaster). Cette grave accusation est portée contre un homme à l'instigation d'un autre qui agit avec malice. L'accusé est remis en liberté, cependant il n'a aucun autre recours contre l'accusateur qu'une poursuite en dommages. Dans ce cas-ci, cependant, vous faites exception en disant que celui qui a malicieusement intenté une poursuite en faillite contre un autre est passible d'une amende de 1,000 piastres et de deux ans d'emprisonnement.

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

Reprise de la séance.

TROISIEME LECTURE.

Après examen sommaire en comité général, de cinq projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (bill n° 83), tendant à faire droit à Albert Greensward;

Le 2e (bill n° 84), tendant à faire droit à Mary Jane Lyons;

Le 3e (bill n° 85), tendant à faire droit à Rose Kent Miller;

Le 4e (bill n° 86), tendant à faire droit à Elizabeth Winters;

Le 5e (bill n° 34), concernant la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

DEUXIEME LECTURE.

De deux projets adoptés par le Sénat:

Le 1er, tendant à faire droit à Martha Campbell;

Le 2e, tendant à faire droit à Rosa Hirst.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES FAILLITES.

La Chambre reprend la discussion, en comité général, du projet de loi (bill n° 18), concernant les faillites.

Sur l'article 97 (poursuites malicieuses).

M. McKENZIE: Certains membres de ce côté (la gauche) s'efforçaient de persuader au solliciteur général que cet article est une innovation inutile. Si une personne intente des poursuites contre un marchand ou un négociant en vue de le faire tomber sous le coup de cette loi, et qu'il le fasse de bonne foi, n'importe qui peut l'accuser d'avoir agi malicieusement, le faire arrêter et lui faire subir son procès. Je suppose bien qu'il ne serait pas condamné, s'il peut trouver qu'il n'a pas agi avec malice. Mais une personne qui intente une poursuite en vertu de cette loi peut être arrêtée sur-le-champ. Le fait d'intenter une poursuite malicieuse est connu de la justice depuis des siècles, et la seule pénalité qu'on pouvait y attacher était précisément celle des dommages, en cour suprême, mais on n'a jamais songé à en faire un acte criminel. Par le présent bill le solliciteur général en fait un acte criminel. On croit qu'il ne devrait pas faire cela, mais qu'il devrait laisser le remède du droit commun comme seul recours de celui qui se pense victime d'une poursuite malicieuse. La poursuite malicieuse et l'arrestation malicieuse ou erronée ont toujours été mises dans la même catégorie. Elles se ressemblent passablement et sont même souvent confondues; il est très difficile de les distinguer, l'une de l'autre; mais pas plus dans un cas que dans l'autre on n'a considéré la chose comme étant un acte criminel. Le solliciteur général affirme que dans certaines parties du pays il faut prévenir pareils actes commis sous l'empire des dispositions du présent projet. Toutefois dans cette région du Canada la chose est inconnue et je trouve regrettable de légiférer d'une manière générale dans le but de prévenir ce qui n'arrivera que dans un certain district. Je voudrais insister auprès du solliciteur général sur le caractère satisfaisant de la loi telle qu'elle existe depuis de longues années et le prier de ne la point changer.

M. McMASTER: Je ne veux pas réitérer mes paroles de cet après-midi, mais je crois que le ministre s'évertue à prévenir tout abus possible de ce bill. Avant d'y insérer une disposition à cet effet, ne serait-ce pas tout aussi bien d'attendre que se présente un cas d'abus? Dans le cas présent on établit, pour prévenir tout abus, des dispositions du projet de loi, des mesures différant de celles qu'autorise la loi générale à l'égard d'abus de même nature. Il est inique de mettre à profit les dispositions de cette loi pour intenter une poursuite malicieuse; mais c'est mal aussi d'intenter une poursuite malicieuse pour vol; c'est mal d'accuser une personne de toute mauvaise action; le faux accusateur est un mauvais citoyen. Aux termes de la loi actuelle le faux accusateur peut être poursuivi devant les tribunaux civils, et c'est le seul remède qui existe. Cet article met les poursuites malicieuses basées sur les dispositions de ce bill dans une autre catégorie que les poursuites malicieuses intentées en d'autres circonstances; cela ne me paraît pas logique.

L'hon. M. GUTHRIE: Il existe cette simple différence dans le cas d'une poursuite malicieuse: L'accusé subit son procès; s'il est innocent il est libéré; voilà tout. Dans le cas d'un homme qui, malicieusement, institue des procédures en faillite contre un autre, contre un rival peut-être, le simple fait de l'inscription de cette poursuite dans les fiches d'une agence commerciale et de sa dissémination par tout le pays, peut occasionner, ailleurs, une faillite véritable qui n'aurait pas eu lieu autrement. Un tel procédé peut ruiner le crédit de la victime, peut lui causer un tort immense, et en même temps l'individu qui a institué la poursuite peut n'être qu'un homme de paille qu'il est impossible de traduire devant les tribunaux civils. Tout ce qu'on cherche c'est de protéger les gens contre pareille aventure. Ainsi que je l'ai dit avant six heures, cet article a été ajouté sur la demande des petits négociants, de l'association des détaillants, et, de fait, de leur succursale de l'Ouest. Ils semblaient craindre que ce projet de loi puisse renfermer quelque chose qui permettrait de les poursuivre injustement et peut-être les ruiner. Le comité qui les a écoutés a trouvé leur demande raisonnable; nous avons donc inséré cet article dans le bill. A mes yeux, il ne fera du tort à personne; peut-être que certains lui devront leur sécurité. Je trouve, donc, que cet article devrait être maintenu.

M. MOWAT: Je suis enclin à appuyer cet article précisément pour les raisons qu'a fait valoir le solliciteur général. La délégation des détaillants s'est présentée devant le comité spécial à maintes reprises et, paraît-il, ces marchands ne voient pas sans méfiance arriver l'adoption du projet. Indubitablement le bill trouve de l'appui surtout chez les agences commerciales et les maisons de gros, et pourtant les marchands détaillants se sont montrés raisonnables dans leurs demandes et je crois qu'ils vont appuyer cordialement

cette législation bien qu'elle les frappe plus que tous les autres. Or, à mon avis, puisque les petits marchands ont été si raisonnables ce n'est pas une chose énorme pour nous que d'agréer cette demande et d'empêcher que leur nom soit porté sur le tableau de Bradstreet ou de Dun, parce qu'un rival malicieux leur intente une poursuite injuste. Le remède dans le cas d'une arrestation malicieuse ou d'une poursuite malicieuse relève du domaine de la loi provinciale et consiste à traduire le coupable devant les tribunaux civils. Cependant, le code criminel n'a rien à voir à la faillite et je ne vois pas quel remède la loi provinciale pourrait offrir à une personne lésée. Je trouve donc juste de protéger la personne qui est victime de procédures en faillite instituées par malice ou par méchanceté et d'adopter, à cette fin, l'article proposé.

Chaque classe sera assurée que ses droits ont été maintenus et protégés; ce serait bien inaugurer cette loi, dont les dispositions ne sont pas dans les coutumes suivies longtemps par le peuple, que cette idée qu'elle accorde justice égale à tous les intéressés et protège leurs droits.

M. McKENZIE: Je crains que mon honorable ami (M. Mowat) n'ait pas bien mûri le sujet. Si un individu, au meilleur de son jugement, institue des procédures sous cette loi pour y soumettre un commerçant, il faut qu'une audition devant un tribunal quelconque puisse démontrer que ces procédures n'ont pas été instituées sans autorité suffisante. Celui qui les institue doit comparaître devant la cour, n'est-ce pas? Il fait sa motion devant un juge, certes, nous avons cette confiance dans les juges: ils n'émettront aucune ordonnance ni renverront qui que ce soit devant la cour des faillites sans preuves convaincantes. Je ne conçois pas qu'on puisse se présenter devant un des juges de la cour suprême et, sur une déclaration hasardeuse, mettre en péril le commerce d'un honnête citoyen.

Supposons que celui qui devrait être mis en faillite réfléchisse et se dise: "Je m'en vais donner une leçon à mon fils; j'irai chez tel magistrat déposer qu'il agit malicieusement et le ferai arrêter." Le fils est mis en prison, souvent à vingt-cinq ou trente milles plus loin, en attendant l'enquête préliminaire. Celle-ci a lieu en moins d'une semaine ou dix jours; le magistrat, un ami, renvoie alors le prévenu subir son procès devant la Cour suprême. En quelques parties du pays, dans la ville de Hull, par exemple, la cour criminel ne siège qu'une fois l'an. Il est bien possible que le prisonnier soit incapable d'être admis sous caution et qu'il languise une année en prison avant de subir son procès, où il n'a alors qu'à prouver qu'aucune malice n'était en son cœur, pour être libéré. C'est là la pratique introduite par ce projet. Pareille procédure est absolument nouvelle: elle est tout à fait inconnue de notre droit. Elle n'est pas accréditée dans le droit anglais, que nous suivons. Je suis sûr que mon honorable ami a un entier respect des lois anglaises de théorie et de procédure. Notre méchanceté dépasse-t-elle tellement celle du peuple anglais qu'en adoptant du droit anglais tout ce qui, bon et sage, résiste à l'épreuve du temps, nous soyons contraints d'y ajouter cette disposition pénale? Est-ce là montrer un grand respect envers le peuple du pays? Cette loi, qui traite de la propriété et des rapports de droit privé, nous allons en faire un code pénal parce que nous n'avons pas la confiance que notre population fera les choses d'une façon pratique et convenable. Je n'ai rien représenté là de fantaisiste; c'est ce qui peut arriver. En fait de lois pénales, nous avons marché très rapidement cette session-ci. Voilà le troisième projet de loi pénale que l'on présente. Il y a quelques jours, nous adoptions une loi qui assujettit une femme à deux ans de pénitencier si elle fait trop gros feu dans son poêle et qu'elle mette ainsi le feu à sa maison.

C'est le numéro un. Hier, je pense, le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, dans sa nature naïve et bonne, présentait un projet de loi qui impose l'amende et l'emprisonnement à quiconque, par hasard, vend une boîte de homard marquée une livre du frère Loggie, alors qu'elle n'en contient en réalité que quatorze onces; c'est le numéro deux. Et le solliciteur général, pour n'être pas surpassé en cette besogne criminelle, présente cet article, à l'effet de soumettre aux amendes et peines prescrites quiconque institue une procédure au civil contre un débiteur sans auparavant s'interroger lui-même (comme on le fait toujours avant de prendre une telle mesure). Pourquoi agirions-nous ainsi? Ce pays est libre: chaque homme est présumé honnête jusqu'à preuve du contraire. Ces innovations n'ont aucune nécessité. Je dois protester de touts mes forces contre la création de ces possibilités criminelles. Je ne dirai pas plus: je rejette toute la responsabilité, non seulement

sur le solliciteur général, mais sur le Gouvernement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami, comme d'habitude, à grandement exagéré les faits. Il n'y a rien d'inusité à insérer des dispositions pénales dans un projet de loi. A chaque session nous adoptons des lois qui décrètent une amende ou un emprisonnement contre leurs violateurs. Mon honorable ami pourrait également faire des reproches contre ces mesures. Quel est le résultat de toute législation de ce genre? Y a-t-il des cas de prisonniers languissant des semaines et des mois dans leur cachot? Mon honorable ami sait que rien ne se produit de la sorte. D'abord, avant qu'un homme soit gardé à la prison et souffre de la façon qu'a indiquée mon honorable ami, il est amené devant un magistrat pour l'enquête préliminaire. Cela en soit est une sauvegarde. S'il choisit un procès par jury à la prochaine session de la cour compétente, il peut être admis sous caution. Mon honorable ami a exagéré les effets des dispositions pénales des lois statutaires. Je ne me suis pas beaucoup intéressé à ce projet de loi, mais il m'est arrivé d'être en Chambre un peu avant six heures. Je l'ai entendu poser un argument qui, à sa surface, semble plausible.

Il dit que le code criminel ne prévoit aucune pénalité pour celui qui, sous l'empire de ce code, dépose une plainte par malice. Je crois que c'est vrai. Mais je prétends qu'il y a une grosse différence entre le cas d'une poursuite malicieuse pour un délit tombant sous le coup du code criminel ou de la loi commune, et une plainte déposée par malice sous l'empire de la loi des faillites. Il serait très rare que le commerce d'un individu puisse profiter d'une plainte déposée par malice sous l'empire du code criminel pour une offense prévue dans ce code. On peut difficilement s'imaginer un marchand cherchant à ruiner son rival en déposant contre lui une plainte par malice, pour disons par exemple, un vol. Mais dans ce cas-ci, alors qu'un négociant aurait intérêt à ruiner un concurrent—et cela arrive souvent—je me l'imagine, profitant de cette loi très avantageusement à son point de vue. Le leader de l'opposition a fait remarquer qu'un juge d'une cour supérieure doit rendre jugement sur la demande. Mais le préjudice est causé avant que le jugement soit rendu. Le simple fait de déposer une demande de mise en faillite contre un négociant solvable est propre à ruiner le crédit de ce négociant, et c'est la raison pour laquelle environ 25,000 petits marchands de détails au Canada désirent, si je comprends bien, être protégés par cette loi. Autrement dit, un individu peut avoir un intérêt commercial direct et immédiat de faire une demande de mise en faillite contre un commerçant rival. A Toronto, j'ai souvent assisté aux séances des tribunaux comme spectateur et j'ai vu de nombreux cas de disputes entre commerçants dans lesquelles la plainte avait été déposée pour des motifs évidemment malicieux et j'ai entendu des juges le déclarer. Ceux qui en doute n'ont qu'à aller à la cour de district où les petites causes sont plaidées et où des commerçants d'une certaine catégorie en poursuivent d'autres ou sont poursuivis par eux, et il se rendra compte du danger qu'il y a de permettre à un petit commerçant irresponsable et méchant de déposer une demande de mise en faillite contre un rival Quel remède celui-ci a-t-il en cour? Le leader de l'opposition dit que pour poursuite malicieuse, il y a le recours en dommages intérêts. Prenons le cas d'un commerçant qui est à l'abri des saisies et qui décide de ruiner son rival. Il achète une créance contre lui, ou bien il charge un homme de paille de lui transporter une créance et dépose une demande de mise en faillite contre la personne à qui il en veut. La demande est inscrite et le crédit de cette personne-là est ruiné. Il peut être ruiné même si la plainte ne va pas plus loin, même si le juge, devant qui la cause doit se plaider, décide en faveur de celui contre qui les poursuites ont été prises ; son crédit est ruiné.

Mon honorable ami a dit que le Gouvernement a pris bien des libertés avec les mesures de droit criminel cette année. Se rend-il compte de ce que nous établissons par cette loi-ci? En ce qui concerne la situation actuelle qui existe depuis des années au Canada et d'après laquelle nos négociants ont commercé ici, nous n'avons aucune disposition par laquelle des gens peuvent être mis en faillite de la manière indiquée dans ce projet de loi. Ce projet change tout: il décrète qu'un créancier quelconque, quels que soient ses motifs, a le droit de faire une demande de mise en faillite qui peut causer la ruine d'un autre commerçant solvable, car un commerçant peut être solvable tout en commerçant sur une très petite marge. N'étaient les garanties données à ces commerçants, jamais, depuis le commencement de cette session, le Gouvernement n'aurait soumis un projet plus répréhensible que celui-ci, si ce projet, suivant l'attitude de mon honorable ami laissait les négociants sans au-

cune protection contre les poursuites qui peuvent leur être intentées par des créanciers malicieux. Voilà la différence entre ce cas-ci et le cas mentionné par le député de Brome (M. McMaster), à savoir que pour une poursuite malicieuse au criminel il n'y a qu'un recours au civil. Il est presque impossible d'imaginer un cas où un individu peut avoir un avantage direct à accuser un autre de vol. Non seulement cela, mais une accusation de vol doit être appuyée par des preuves beaucoup plus fortes, plus claires, plus explicites et plus convaincantes que l'argument qu'avancerait un individu pour justifier une demande de mise en liquidation. Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu connaissance, bien que cela ait pu arriver, qu'un commerçant, cherchant à supplanter un concurrent, ait eu recours au code criminel pour trouver quel crime il pourrait bien imputer à son rival. Mais ceci lui donne les moyens de le faire, et j'ai lu une douzaine de causes qui se sont plaidées dans les cours de district de Toronto, dans lesquelles l'intention malicieuse était évidente et où le demandeur voulait porter préjudice à son rival. On donne dans ce cas-ci, à l'individu qui a ces intentions, tous les moyens de mettre son projet à exécution. Le recours en dommages-intérêts n'est pas efficace car la personne qui intente la poursuite ou la fait intenter peut, quant aux procédures civiles, se moquer de celui qui le poursuit, et cependant après qu'il a eu fait sa demande de mise en faillite, il aura, pour ainsi dire, ruiné son concurrent.

Quand on saisit la Chambre d'un projet de loi qui modifie les conditions qui ont présidé d'ancienne date aux opérations commerciales du Canada, il nous incombe de protester de toutes nos forces, afin de protéger contre l'abus des procédures prévues par cette loi ceux qui seront soumis à ses dispositions. Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre les discussions précédentes sur ce bill; mais si j'en juge d'après les arguments formulés ici, cet après-midi, encore que je ne puisse me prononcer sur le fond de cette proposition avec autant d'autorité que les députés qui m'ont précédé, je dois dire qu'à mon avis, la Chambre a le devoir de protéger les citoyens contre les procédures autorisées par cette mesure.

M. McKENZIE: Excellent financier qu'il est, le premier ministre suppléant nous a surabondamment prouvé, ce soir, qu'il n'est pas bon criminaliste. Il nous a dit que lorsqu'un homme se présente devant un magistrat pour enquête préliminaire, il doit décider sur le champ s'il veut que son procès s'instruise, oui ou non, devant un jury.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Tout dépend de la loi.

M. McKENZIE: C'est absolument erroné. Il n'existe ni précédent, ni loi, ni pouvoir de la sorte. Le premier ministre intérimaire a commencé par une mauvaise interprétation de son droit criminel et ses autres arguments sont à l'avenant. Il dit qu'il existe des dispositions pénales dans nombre de statuts. C'est d'une parfaite exactitude, mais de quels statuts s'agit-il?

Certains statuts imposent des obligations à des particuliers à qui l'on dit: "Si vous ne faites pas telle chose, vous vous exposez à certaines responsabilités criminelles et aux résultats." Que le premier ministre intérimaire nous indique une seule ligne du bill qui dise que l'on ne fait pas telle ou telle chose, on commet un acte criminel et l'on est passible de certaines peines, et je ferai taire mes objections. Non, on chercherait en vain une seule ligne de ce bill qui autorise cet article. C'est une disposition lancée dans le but d'empêcher quelque chose qui pourrait arriver de toute autre manière. Mais c'est la meilleure preuve qu'il n'existe rien autre chose dans ce bill que l'ancienne loi d'Angleterre, et que, de temps immémorial, le peuple anglais a trouvé cette loi assez bonne sans y insérer cet article qui constitue une innovation en jurisprudence britannique, pour les tribunaux anglais et pour le peuple canadien. Le premier ministre intérimaire déplore en accents émus un crime qui ne s'est jamais commis au pays. Il n'existe pas, en pays britannique, de chose connue sous le nom de loi pénale "ex-post facto" ou postérieure au fait.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quelle est l'application de la référence à une loi pénale postérieure au fait?

M. McKENZIE: C'est établir d'avance des dispositions touchant un crime jusqu'ici inconnu à la loi.

M. MOWAT: Cela n'est pas "postérieur".

M. McKENZIE: J'ai voulu dire: une loi établissant des dispositions touchant quelque crime inconnu à la loi. Je mets au défi le premier ministre intérimaire et le solliciteur général de citer un seul cri-

me similaire à celui qu'ils mentionnent qui se soit jamais perpétré au pays. Je m'occupe de procédures judiciaires depuis bien plus longtemps que le solliciteur général ou le premier ministre intérimaire, et je ne sache pas encore qu'un marchand ait cherché à en ruiner un autre, en lui intentant des poursuites malicieuses.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pourquoi donc ces détaillants tiennent-ils si fort à ce qu'on les protège contre pareille tentative?

M. McKENZIE: C'est qu'ils conçoivent de vagues soupçons au sujet d'une chose qu'ils n'ont jamais été en lieu de craindre. Jamais pareille loi n'a existé au pays depuis 1875. Je n'ai pas souvenance des jours de 1875 ni des quelques années antérieures durant lesquelles la loi primitive était en vigueur; mais je mets mon honorable ami au défi de prouver qu'on ait jamais, malicieusement, déposé une plainte prévue par cette loi ou qu'un seul marchand ait jamais pris des mesures contre son voisin pour le ruiner. Pareille chose est inouïe.

Voici sur quoi repose mon argument: Ceux qui rédigèrent notre code pénal, en 1892, l'empruntèrent tout simplement au texte de la loi anglaise, dans sa teneur à cette époque, et à nos propres statuts; ils acceptèrent avec pleine et entière satisfaction le texte de la loi pénale d'Angleterre, dans sa teneur d'alors, et les interprétations judiciaires des tribunaux de la Grande-Bretagne. Aujourd'hui, nous n'empruntons pas le texte de la loi d'Angleterre, mais nous y ajoutons de nouvelles dispositions, créant ainsi une situation qui attribue au premier venu la facilité de faire incarcérer son voisin, sans motif valable, et de le tenir indéfiniment en prison, encore qu'il n'y ait pas plus de malice dans le cœur de ce voisin que dans l'âme du premier ministre intérimaire lui-même. Nous attribuons cette faculté à quelqu'un qui pourra l'utiliser à son gré. Ne serait-il pas mieux d'attendre que ce besoin se présente, pour adopter pareille loi?

Je promets au premier ministre intérimaire et au solliciteur général que si l'on se sert de cette loi à mauvais escient, dans le délai de trois ou six mois après que la Chambre l'aura adoptée, je m'empresserai de les aider à promulguer une loi pour empêcher de tels abus. Mais, je ne suis pas en faveur d'introduire inutilement dans les statuts, des lois criminelles qui permettront à un homme d'envoyer son voisin en prison sans justification et d'être cause que ses enfants souffriront du froid et de la faim. Mais ce n'est pas à moi qu'incombe la responsabilité, c'est au Gouvernement, d'autant plus que j'ai soumis mes idées et aussi celles des honorables député de l'opposition.

M. McMASTER: Je ne voudrais pas faire perdre le temps du comité, si le premier ministre intérimaire n'avait pas consacré une partie de son discours à répondre à un argument que j'avais présenté. Il a déclaré ceci: Nous introduisons une nouvelle législation, une législation extraordinaire; cette législation extraordinaire peut donner lieu à des abus; pour empêcher la possibilité d'abus, nous allons déclarer coupable d'un acte criminel celui qui abuse de la loi.

Avant tout, laissez-moi vous dire que depuis plusieurs dizaines d'années la province de Québec a dans ses statuts des lois en vertu desquelles tout créancier qui a une réclamation de $200 contre un homme qui a cessé d'une façon générale de faire des paiements, peut produire, ce qui équivaut à une demande de déclaration de faillite contre lui. C'est-à-dire qu'il peut faire ce que nous appelons une demande de cession, appuyée par affidavit et produite en cour. C'est une méthode très sommaire de faire déclarer un homme insolvable et de le forcer à distribuer ses biens entre ses créanciers. Je n'ai pas pratiqué depuis un grand nombre d'années, mais au cours de ma pratique je n'ai jamais eu connaissance qu'un homme ait été déclaré insolvable du fait d'un concurrent et qu'on ait institué des procédures dans lesquelles l'individu insolvable déclarait que son concurrent avait, avec préméditation et méchamment, employé le mécanisme de la loi pour lui faire du tort. J'estime donc qu'en plaçant cet article 97 dans les statuts, le Gouvernement essaye de prendre des précautions contre quelque chose qui n'arrivera probablement pas. Cela ne s'est pas produit, à ma connaissance, dans une province où depuis une génération et demie, les créanciers ont eu les pouvoirs accordés par ce bill.

Le deuxième argument du premier ministre intérimaire a été celui-ci: Il a dit d'abord: J'admets que d'une façon générale l'abus de procédures légales d'une nature criminelle se trouve protégé simplement par le droit de la personne innocente qui est atteinte, de prendre des procédures en dommages soit pour arrestation illégale ou par le dépôt de renseignements faux contre lui, mais, a-t-il ajouté, en vertu de cette

loi, un homme qui est dans le commerce aura de plus grandes facilités de faire quelque chose d'injuste contre son voisin. Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami. Prenez ce cas, par exemple. On dépose contre un avocat haut placé une demande d'enquête en l'accusant d'avoir détourné les fonds de ses clients. Cela ferait un tort immense à l'avocat même si l'accusation était renvoyée. Supposez encore que l'on porte une fausse et malicieuse accusation contre un homme qui occupe une haute position dans sa profession ou contre un marchand respectable, l'accusant de quelque crime odieux. Sa réputation peut être atteinte, son commerce peut en subir un préjudice; il peut en résulter une perte financière analogue à celle qui se produisait dans le cas de procédures malicieuses instituées en vertu de cette loi de la faillite e un marchand ordinaire. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi introduire dans le statut cette disposition insolite? Pourquoi la loi anglaise a-t-elle accordé à la personne outragée simplement le droit d'instituer un procès en dommage dans tous ces cas? Il y a une bonne raison, c'est que l'intention du législateur n'a pas été d'effrayer le plaignant légitime et innocent. Il est souvent assez difficile pour un plaignant qui a une plainte parfaitement justifiée contre un concitoyen de faire valoir cette plainte devant les cours; la tradition du droit anglais est que les cours sont à sa disposition, mais que s'il s'en sert avec malice, il est passible de dommages. Nos lois devraient s'appuyer sur ces grands principes généraux et nous devrions avoir aussi peu d'exceptions que possible. Pour ces motifs, j'estime que cette loi est mauvaise et inutile. Après avoir jeté un coup d'œil sur l'article 4 de la loi, il m'est difficile de voir comment on peut instituer des procédures malicieuses. L'homme qui a une réclamation contre un débiteur, ne peut pas le mettre en faillite avant de se présenter devant une cour et justifier que cette réclamation est régulière et bien fondée. Dans son ensemble, j'estime que ce projet de loi est à la fois inutile et peu à désirer.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 98 (entrée en vigueur).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose que cet article soit supprimé en entier et remplacé par le suivant:

La présente loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par une proclamation du Gouverneur en conseil.

Après l'adoption de la loi, il sera nécessaire de préparer des règles et des formules et de nommer dans tout le pays un nombre suffisant de syndics et tout cela prendra du temps.

Il s'agit d'une expérience nouvelle et personne ne sait au juste le temps que cela prendra. Je suis donc d'avis que la loi ne devrait pas être mise en vigueur tant qu'elle n'aura pas été promulguée par le Gouverneur en conseil.

M. McKENZIE: Il est parfois assez difficile pour un avocat de la campagne de connaître la publication des proclamations de cette nature. Pour moi, je préférerais que le solliciteur général prît tout le temps nécessaire pour préparer les règlements et les formules et qu'on décide qu'à telle date la loi sera mise en vigueur.

Les proclamations de cette nature sont exclusivement publiées dans les colonnes de la "Gazette Officielle", qui est reçue par une nombre de gens fort restreint. Quoi que je n'aie pas le droit de me compter au nombre des avocats pratiquant à la campagne—j'habite une ville où nous pouvons nous procurer tous les différents statuts sur cette matière—je serais parfois bien en peine de savoir si telle loi est en vigueur ou non. On devrait adopter un moyen par lequel tous les magistrats et avocats seraient mis au courant sans difficulté quand une loi vient en vigueur.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 55 (arrestations des débiteurs dans certaines circonstances).

L'hon. M. GUTHRIE: Je désire revenir sur l'article 55 que la Chambre a discuté cet après-midi. Lorsque l'alinéa de la lettre "a" était en discussion, on a soulevé la question de savoir la signification exacte de l'expression "quitter les lieux" (absconding) et si la rédaction de la disposition était correcte, bien qu'elle soit empruntée à la loi anglaise. Après avoir consulté le dictionnaire, je constate que l'une des définitions données par le chef de l'opposition est exacte. Ce mot a le sens de: "se soustraire à la juridiction d'un tribunal et aussi de se mettre à l'abri des poursuites de ses créanciers".

Dans la loi anglaise on emploi le mot général "abscond" qui signifie en Grande-Bretagne: sortir des limites du Royaume-Uni. Je suis d'avis que nous devrions limiter le sens de ce mot en Canada. Je propose donc que l'alinéa "a" de l'article 55

soit modifié en insérant après le mot "abscond" (quitter les lieux), dans la 10e ligne, les mots qui suivent: "quitter la province dans laquelle il a son domicile ordinaire".

M. McMASTER: Ne croyez-vous pas qu'il serait mieux de dire: "sa place d'affaires ordinaire"?

L'hon. M. GUTHRIE: Il peut se faire qu'un homme ait son domicile dans une province et le siège de sa maison de commerce dans une autre.

M. McMASTER: Je suppose un homme ayant sa maison d'affaires à Ottawa et habitant à Hull, et qui vient en mauvaises affaires et s'enfuit dans les solitudes du Saguenay pour échapper aux poursuites de ses créanciers. D'après votre définition: "la province où il a son domicile", cet homme n'aurait pas quitté les lieux, d'après les termes de la loi. Si au lieu de cela, cependant, nous disions: "où il a sa maison d'affaires", c'est-à-dire là où ses créanciers ont raison de le rechercher, afin d'obtenir un règlement de comptes, dans ce cas il serait dans l'état d'avoir quitté les lieux, au sens de la loi.

M. MORPHY: Pourquoi ne pas employer les deux expressions: son domicile ou sa maison de commerce?

L'hon. M. GUTHRIE: Il pourrait se faire que les deux ne soient pas situés dans la même province.

M. MORPHY: Si vous employez les deux, vous pourrez l'atteindre dans l'une ou l'autre province.

M. MIDDLEBRO: Pourquoi n'emploierions-nous pas le mot technique de "localité"? La localité d'un détenteur est décrite dans le bill ainsi qu'il suit:

> Le lieu situé dans une division ou dans un district de faillite où le débiteur a exercé un commerce pendant la plus longue période durant les six mois qui précèdent immédiatement la date de la présentation d'une pétition en faillite contre lui...

Je propose que nous insérions les mots: "de la province dans laquelle est située la localité du débiteur."

M. McMASTER: Ce n'est pas du bon anglais.

M. MIDDLEBRO: Le mot "localité" est employé dans le bill à l'article des définitions.

M. PROULX: Je préfère le terme général. Si un débiteur se cache dans les limites de la province où il fait affaires, ses créanciers peuvent éprouver autant de difficultés pour l'atteindre que s'il s'était enfui dans une autre province. Le solliciteur général l'a fait observer, la définition que donne le dictionnaire est claire; elle veut dire que le débiteur se sauve pour échapper à la juridiction du tribunal. Si j'ai bien compris, les juges des différentes provinces auront juridiction relativement aux affaires de cette nature, de sorte que si un débiteur de l'Ontario se sauve, cela voudra dire qu'il se soustrait à la juridiction de la cour suprême de la province d'Ontario.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois qu'il y a beaucoup de bon sens dans le raisonnement qu'avance mon honorable ami. Il vaudrait peut-être mieux ne pas modifier le texte de l'article. Avec l'assentiment de la Chambre, je demande à retirer mon amendement et à laisser l'article en suspens. Lorsque nous reprendrons l'étude du projet de loi, si l'on juge à propos de proposer un amendement, nous pourrons le discuter en temps et lieu.

M. McKENZIE: L'objection que l'on soulève a trait au droit d'arrestation, n'est-ce pas?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

M. McKENZIE: L'arrestation n'aura pas lieu avant que les poursuites soient commencées?

L'hon. M. GUTHRIE: Après qu'aura été présentée la demande de cession.

M. McKENZIE: Vous pourriez dire, je crois: "quitter la province après que la demande de cession est faite". Cela résoudrait la difficulté.

(La proposition d'amendement de M. Guthrie est retirée.)

Sur l'article 8 (application de la partie I).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose d'ajouter à cet article les mots qui suivent:

> Les dispositions de cette partie de la loi ne s'appliquent à aucun acte ou omission du débiteur, ni à aucune dette qu'il a contractée, non plus qu'à un jugement auquel il a été satisfait, ni à une exécution ou autre assignation émise contre le débiteur avant l'adoption de cette loi.

M. McMASTER: Avant son entrée en vigueur.

L'hon. M. GUTHRIE: Mettons, en effet, "avant son entrée en vigueur". L'objet de cet amendement est de faire que la loi n'ait pas d'effet rétroactif dans le cas des dispositions relatives à la faillite involontaire. En d'autres termes, on ne peut être mis en faillite pour une dette contractée,

un jugement satisfait ou une exécution émise avant la loi.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a ici une ou deux erreurs d'écriture que je désirerais corriger.

Sur l'article 2 (interprétation).

L'hon. M. GUTHRIE propose de remplacer le mot "débiteur" par le mot "cédant" dans le paragraphe "g", 22e ligne.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 2, paragraphe "n" (débiteur).

L'hon. M. GUTHRIE propose que:

Le mot "définition" dans la ligne 41 soit biffé et que le mot "paragraphe" y soit inséré.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 2, paragraphe "gg" (créancier garanti).

L'hon. M. GUTHRIE propose que:

Le mot "caution" soit inséré dans la troisième ligne, avant le mot "sur".

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. GUTHRIE propose que:

Après le mot "dette" de la 5e ligne soient insérés les mots "échue ou non".

(L'amendement est adopté.)

Sur le paragraphe 5 de l'article 4 (preuve de la créance, etc.).

L'hon. M. GUTHRIE propose que (dans le texte anglais):

Le mot "or" de la 11e ligne soit rayé et remplacé par le mot "of".

(L'amendement est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR L'IMMIGRATION.

La Chambre passe à la suite de la discussion, en comité général, sur le projet de loi (bill n° 52), déposé par l'honorable M. Calder (ministre de la Colonisation et de l'Immigration), tendant à modifier la loi sur l'immigration.

Sur l'article 3 (catégories d'immigrants prohibées) avec l'amendement proposé par M. Cronyn, ainsi conçu:

Que l'article 3 soit modifié en ajoutant après le paragraphe "u" un nouveau paragraphe ainsi libellé:

3. (u) Pour une période de cinq années à partir du premier jour de juillet mil neuf cent dix-neuf, l'entrée ou le débarquement au Canada est également interdit aux personnes ci-après indiquées, à moins que les traités existants ne les y autorisent:

(i) Les étrangers de l'Europe continentale dont le domicile est situé au sud ou à l'est d'une ligne de l'océan Atlantique à l'est le long du 42e parallèle de latitude au 15e méridien de longitude; de là au nord le long de ce 15e méridien jusqu'au 55e parallèle; de là à l'est le long de ce 55e parallèle jusqu'au 20e méridien; de là au nord le long de ce 20e méridien jusqu'au 16e parallèle; de là à l'est le long de ce 16e parallèle jusqu'au 13e méridien, et de là au nord le long de ce 13e méridien jusqu'à l'océan Arctique.

(ii) Les étrangers de l'Amérique du Nord qui, étant d'origine européenne, ne sont pas citoyens des Etats-Unis d'Amérique et dont le domicile en Europe était situé au sud ou à l'est de la ligne susdécrite.

L'hon. M. CALDER (ministre de la Colonisation et de l'Immigration): Lorsque l'honorable député de London (M. Cronyn) a déposé cette proposition, à la dernière séance du comité, j'ai demandé le temps de l'examiner. J'en ai parlé depuis aux fonctionnaires du ministère et ils penchent à croire qu'une telle disposition donnerait lieu à beaucoup d'embarras et de difficultés.

Si notre collègue ne tient pas particulièrement à son texte, je lui suggérerais de le retirer.

M. CRONYN: Je ne tiens pas à presser la Chambre d'accepter mon amendement à cette session.

Cette démarche était peut-être trop radicale en ce qu'elle comportait une modification évidente de ce qui a été reconnu comme la politique du pays depuis qu'il est question d'immigration. Par conséquent, je demande à retirer le projet de résolution.

J'espère qu'après mûr examen le ministère pourra adopter, au cours d'une autre session, un plan d'après lequel nous n'aurons plus à jouer ce rôle ingrat qui consiste à refuser l'entrée de notre pays à telle ou telle race ou nation. On a dit que les Etats-Unis se proposaient d'adopter une loi pour restreindre, dans une large mesure, sinon prohiber totalement, pour un certain nombre d'années, l'immigration dans leur territoire. A la dernière session du Congrès on a proposé, dans ce sens, au moins deux bills, et ils ont été renvoyés au comité de l'immigration et de la colonisation de la chambre des représentants. Ceux d'entre nous qui ont lu les déclarations faites devant ce comité, et le rapport qu'il a présenté le 29 janvier, n'ont pas manqué d'être frappés du bon accueil que cette mesure a reçu

aux Etats-Unis. Qu'il me soit permis de lire une partie du dernier article du rapport de la majorité de ce comité. Le voici:

Le fameux fusionnement des races n'a été, dans une large mesure, qu'une illusion et un leurre. Il est temps que nous commencions à nous occuper de nos propres gens plutôt que d'ouvrir nos ports à nombre d'immigrants qui ne savent rien de nos lois, de nos coutumes, de notre genre de vie, et ne se soucieront jamais de n'en rien apprendre.

La minorité du comité, composée des représentants A. J. Sabath, de l'Illinois, et Isaac Siegel, de New-York, a aussi présenté un rapport. Comme on devait s'y attendre, ce rapport signalait avec orgueil la conduite de soldats américains qui avaient été immigrants ou étaient descendants d'immigrants; mais en dépit de cette éloquence, on a été généralement d'avis qu'il eût convenu d'adopter une loi restreignant l'immigration, si l'occasion s'en fût présentée. Il est notoire, cependant, qu'il a régné, durant presque toute la session, un sentiment tellement contraire à l'esprit du bill, qu'il a provoqué l'ajournement de cette mesure et de plusieurs autres.

Si les Etats-Unis adoptent bientôt une loi de ce genre—et l'on va sans doute chercher à en faire adopter une à la prochaine session du Congrès—la population du sud-est de l'Europe va travailler, plus que jamais, à s'introduire dans notre pays. Il me semble donc que la Chambre devrait prévenir l'affluence d'immigrants qui ne sont guère susceptibles de devenir des citoyens canadiens.

Je ne crois guère à l'efficacité de l'article 13 de ce bill, auquel l'honorable ministre a fait allusion; il comporte, et peut-être à propos, une augmentation des pouvoirs conférés par l'article 38 de l'ancienne loi, et en vertu de ces pouvoirs, le Gouvernement de l'époque pouvait certainement interdire l'entrée du pays à n'importe quelle personne, comme à n'importe quelle race ou nationalité. Mais supposons, pour un moment—supposition téméraire peut-être—que le Gouvernement actuel cesse d'exister et soit remplacé par un autre qui administre les affaires de la même manière qu'autrefois; si celui des membres de ce nouveau cabinet qui serait ministre de l'immigration, s'imaginait, en vertu des pouvoirs conférés par cet article, d'interdire l'entrée du Canada aux sujets de quelque nation en particulier, qu'arriverait-il? D'abord, tous les sujets de cette même nation déjà établis au Canada protesteraient contre l'interdiction de l'entrée du pays à leurs congénères. En vérité, ils s'uniraient tous dans une même opposition à cette décision,

[M. Cronyn.]

car il est constant que l'immigrant qui a réussi est superlativement ardent à faire participer ses compatriotes à sa bonne fortune, qu'ils soient de ses parents ou non. Il est excessivement difficile de le convaincre que laisser entrer les immigrants trop librement au pays où il s'est établi, c'est peut-être lui nuire et nuire aux autres. Ensuite, si les immigrants qu'il s'agirait de refuser étaient des ouvriers ordinaires acceptables, les employeurs les plus importants du pays protesteraient, de leur côté, et apporteraient de puissants arguments à l'encontre de la mise en vigueur d'un décret ministériel décidant l'exclusion de ces gens-là.

Il y a quelques jours, je parlais de cette classe d'ouvriers à un des plus grands industriels du Canada; il s'agissait des sujets d'une des nations du sud-est de l'Europe, que je ne mentionnerai pas. Mon interlocuteur me dit, bien franchement: "Ce sont d'excellents ouvriers, des hommes vigoureux et infatigables, mais que vous ne réussirez jamais à en faire des citoyens. De fait, leur idéal ne s'harmonise pas avec une pareille destinée; ce sont d'excellents sujets, mais ils ne s'établiront jamais que temporairement dans ce pays."

Outre la pression des immigrants et des employeurs, il faudrait s'attendre, naturellement, aux récriminations des compagnies de navigation et de transport et des agences ouvrières. Je ne crois pas qu'aucun gouvernement pourrait résister à cette avalanche. Nous retournerions alors à la même situation où nous avons déjà été. Nous aurions peut-être à faire face à un flot d'immigrants moins acceptables, immigrants qui, par leur nombre, décourageraient la venue au pays des étrangers du nord de l'Europe. Et j'ai déjà fait remarquer que ces derniers deviennent les travailleurs de notre sol et s'assimilent à notre population.

On a fait certains commentaires sur le but de l'amendement projeté. On a émis l'avis que l'objet de cet amendement serait d'exclure certaines nationalités ou dénominations religieuses. Comme l'a fait observer un membre spirituel de la tribune des journalistes, j'essayais apparemment d'exclure le pape et d'inclure le kaiser. Inutile d'assurer à la Chambre que telle n'est pas mon intention. Ainsi que je l'ai expliqué, je n'ai suggéré que de grandes lignes que je ne prétendais pas donner comme définitives. En réalité, je ne voulais qu'indiquer les principes que je voulais soumettre à la Chambre.

Ces principes sont basés sur les résultats que l'on trouve dans les archives officielles. Si l'on peut attaquer la véracité de ces archives—et on ne l'a pas encore fait—une bonne partie de mes arguments ne vaudraient rien. Les restrictions suggérées sont fondées sur certaines caractéristiques se rapportant aux diverses races ou classes du genre humain, dues en grande partie à l'origine des peuples et aux conditions climatériques et fixée d'une manière ineffaçable dans le cours de plusieurs siècles.

Je demande pardon au comité de retenir encore son attention. Naturellement, les honorables députés de l'Ouest sont plus particulièrement intéressés à cette question, et ils ont pu apporter à la solution du problème le grand avantage de leur expérience personnelle.

Je viens de l'ancien Ontario, où l'on ne verra pas, bien qu'il s'y trouve des milliers d'acres de terres prêtes à une culture intensive, une nouvelle immigration considérable. Même, j'ai abordé le problème avec l'idée que l'on ne devrait rien faire pour enrayer l'immigration. Toutes les raisons, financières et autres, s'y opposaient. Ce n'est qu'après avoir étudié sérieusement les événements de la république voisine, et jusqu'à un certain point ceux de notre propre pays, que j'en ai conclu que, pour une certaine période du moins, il faut prendre des mesures rigoureuses contre une admission trop facile au pays.

Ce problème m'intéresse beaucoup. Depuis douze ans, j'ai eu l'agréable devoir de visiter annuellement les provinces de l'Ouest. Ces voyages ont confirmé les vues optimistes que je m'étais faites de cette région; ils m'ont même enthousiasmé. Ai-je besoin de m'excuser, alors, si j'emploie mes humbles talents à façonner l'avenir de notre race pour la rendre digne d'un grand héritage.

M. McKENZIE: Je suis certainement en faveur de chercher à avoir la meilleure classe d'immigrants possible. Mais pouvons-nous logiquement nous comparer aujourd'hui aux Etats-Unis? Nous possédons la même superficie de terre habitable, c'est vrai, mais ils ont une population de cent vingt millions d'âmes, et nous n'en avons que huit millions à peine. L'honorable député croit-il que nous puissions appliquer les mêmes lois rigides de l'immigration que les Etats-Unis situés comme nous le sommes ?

M. CRONYN: Je pense que, financièrement, et peut-être au point de vue du besoin de la population, nous puissions difficilement le faire. Si nous appliquions des lois aussi sévères que je le propose, le progrès matériel du pays en subirait les conséquences. Mais il y a, je crois, quelque chose de plus grand que le simple progrès matériel, et je suis l'un de ceux qui craignent que les Etats-Unis ont édifié leur merveilleuse prospérité au détriment du futur bien-être de leur race. On ne peut pas encore dire le sort de ce qui "bouille dans la marmite". Personne parmi nous ne verra probablement la maturité de la politique américaine. Il vaut mieux ployer le dos davantage sous le poids de notre fardeau que de mettre en péril l'héritage des générations futures.

(L'amendement de M. Cronyn est retiré.)

L'hon. M. CALDER: J'ai trois amendements à soumettre au comité. Le premier se rapporte au port d'armes cachées par les immigrants qui cherchent à entrer au Canada. Je propose qu'un nouvel article soit ajouté au projet de loi à cet effet, article 43 (A):

16. (a) Ladite loi est amendée par l'insertion du titre et de l'article suivant immédiatement après l'article 43:

"Armes dissimulées.

"43A. Aucun immigrant n'apportera au Canada aucun pistolet, poignard, dague, stylet, ou autre arme offensive qui peut être cachée sur la personne, et tout officier qui a raison de soupçonner qu'aucun immigrant a aucune de ces armes en sa possession peut fouiller la personne et les bagages de cet immigrant et peut saisir aucune de ces armes qui sera confisquée pour Sa Majesté, et dont il sera disposé d'après les instructions du ministre, pourvu que dans aucun de ces cas l'immigrant puisse en appeler au ministre, et que le ministre puisse ordonner de remettre ces armes, ou d'en disposer autrement, selon qu'il le jugera juste et convenable."

Les fonctionnaires du département considèrent qu'il serait excellent d'insérer un texte comme celui-là dans le projet de loi. Depuis nombre d'années, en effet, ils agissent sans cette autorisation, et la quantité d'armes qu'ils se sont fait remettre par certaines catégories d'immigrants est très considérable.

M. JACOBS: Je dois faire observer que le cas est déjà prévu par l'article du code criminel où il est dit que personne ne doit porter d'armes sur soi.

L'hon. M. CALDER: Au Canada.

M. JACOBS: Oui.

L'hon. M. CALDER: Mais nous recevons les immigrants à la frontière.

M. JACOBS: La frontière est censée se trouver en Canada. Se rend coupable de

contravention tout immigrant portant sur soi une arme à son entrée au pays. Cela étant, il me paraît inutile d'insérer cet article-là dans le projet de loi.

L'hon. M. CALDER: Il ne peut pas faire de mal.

M. McMASTER: Le principe est détestable.

M. JACOBS: Je fais observer que le cas est déjà prévu.

M. McKENZIE: A quoi bon spécifier les "armes offensives qui se peuvent cacher sur la personne"? Les immigrants peuvent bien avoir dans leurs malles ou leurs sacs de voyage des armes qu'ils seraient incapables de cacher sur leur personne. Pourquoi ne pas prescrire qu'ils ne devront en apporter aucune?

L'hon. M. CALDER: Je ne pense pas que l'on trouve des inconvénients à cela. Bien souvent les immigrants qui viennent s'établir comme colons apportent avec eux leurs fusils de chasse; il n'y a aucune raison particulière de s'opposer à cela. Ce que nous visons, ce sont les armes cachées.

M. McKENZIE: Si le ministre entend permettre aux immigrants d'apporter avec eux mousquets, fusils, carabines et autres armes, qu'il le dise en toutes lettres dans son bill, cela vaudra mieux; car il se fabrique de nos jours des fusils démontables dont les différentes pièces n'ont pas plus d'un pied de long, et qui en aurait le désir pourrait cacher une arme pareille sur sa personne. Le projet de loi, on le voit, peut ainsi assimiler à un acte criminel ce qui, dans la pensée du législateur, ne doit pas en constituer un. La loi, j'imagine, permet à l'immigrant d'apporter un fusil au Canada; mais il suffit qu'il tente de dissimuler cette arme sous son habit pour qu'il se rende coupable d'un acte criminel.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. CALDER: Je propose que le texte suivant soit inséré à la suite de l'article 14 pour former un nouvel article:

14. (a) Est abrogé l'article quarante et un de ladite loi et remplacé par le suivant:

"41. Chaque fois qu'une personne autre qu'un citoyen canadien prêche en Canada le renversement, par la force ou la violence, du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada, ou d'autres domaine, colonie, possession ou dépendance britanniques, ou le renversement, par la force ou la violence, des lois et de l'autorité constituée, ou l'assassinat d'un membre ou fonctionnaire du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada ou autres domaine, colonie, possession ou dépendance britanniques; ou qu'elle prêche ou enseigne la destruction illégale de la propriété, ou que, par ses paroles ou ses actions, elle crée ou tente de créer une émeute ou un désordre public en Canada, ou qu'elle est notoirement connue pour appartenir ou soupçonnée appartenir à quelque société ou organisation secrète qui extorque de l'argent de quelqu'un qui réside au Canada ou de quelque manière tente d'exercer une contrainte sur quelqu'un qui réside au Canada, au moyen de la force ou par menaces de blessures corporelles, ou par chantage; ou qu'elle appartient ou est affiliée à quelque organisation favorisant ou propageant l'incroyance ou l'opposition au gouvernement organisé, cette personne, pour les objets de la présente loi, est considérée comme appartenant aux catégories d'immigrants peu désirables et est passible de déportation; il est du devoir de tout fonctionnaire qui en a connaissance, et du devoir du greffier, du secrétaire ou autre fonctionnaire de toute municipalité en Canada où se trouve cet étranger ou cette personne, d'adresser immédiatement au ministre une plainte par écrit lui faisant connaître tous les détails."

[M. Jacobs.]

Cet article est à peu près semblable à celui qui se trouve dans l'ancienne loi, sauf qu'il tend à l'exclusion des personnes qui prêchent le renversement du gouvernement par la force ou la violence, ainsi que la destruction illégale de la propriété. Nous ne l'avons ainsi modifié que pour le faire s'accorder avec l'autre article du projet de loi.

M. JACOBS: J'aimerais que le ministre m'expliquât un peu ce passage de l'article:

Ou qu'elle est notoirement connue pour appartenir ou soupçonnée appartenir à quelque société ou organisation secrète qui extorque de l'argent de quelqu'un qui réside au Canada ou de quelque manière tente d'exercer une contrainte sur quelqu'un qui réside au Canada, au moyen de la force ou par menaces de blessures corporelles, ou par chantage.

L'hon. M. CALDER: Ce texte se trouve dans l'ancienne loi. Il y a quelques années, si je ne me trompe, il existait au Canada des sociétés composées de personnes nées à l'étranger qui usaient assez fréquemment de ces procédés-là. C'est pour cette raison que le département jugea nécessaire, dans le temps, de faire insérer cette disposition dans la loi.

Je pense que l'une était une société chinoise appelée la société de la "Main noire" qui opérait dans ce sens.

M. JACOBS: L'article ajoute que parmi ceux qui ne peuvent être admis en Canada il y a "les personnes qui sont membres ou affiliées d'une association qui préconise ou qui enseigne l'opposition à toute organisation gouvernementale". Nous savons que la Grande-Bretagne a servi de refuge aux individus qui enseignent toutes espèces de doctrines politiques. Tous savaient qu'ils trouvaient un asile en Angleterre et la loi leur permettait d'y débarquer. Si je

ne me trompe, Scotland Yard et autres agences de sûreté ne les perdaient pas de vue et savaient exactement où les trouver en cas de besoin. Le fameux nihiliste russe Stepniak et de nombreux adeptes ont vécu en Angleterre plusieurs années où ils ont enseigné leur doctrine avec plus ou moins de succès, toujours sous l'œil des autorités anglaises.

En adoptant cet article, nous restreindrons le droit de domicile dans le pays beaucoup plus qu'en Angleterre qui devrait nous servir d'exemple dans des affaires de ce genre.

L'hon. M. CALDER: Je n'en suis pas sûr, mais les événements qui se sont déroulés depuis un an ou deux, ont, je pense, décidé le gouvernement anglais à modifier sa loi à cet égard.

M. JACOBS: Par un décret et pour la durée de la guerre seulement.

L'hon. M. CALDER: Je n'en sais rien. Avant longtemps, je pense, le parlement anglais prendra des dispositions très rigoureuses. Il s'agit de savoir si oui ou non nous allons recevoir en Canada ou les y laisser ses personnes professant ouvertement le renversement par la violence du gouvernement constitutionnel comme nous l'entendons. Cet article dit que non. La loi doit contenir une disposition de cette nature.

M. JACOBS: Puis-je citer un exemple au ministre? Le gouvernement bolchéviste est le gouvernement de Russie aujourd'hui, et pour diverses raisons que je n'ai pas besoin de signaler au comité, ce gouvernement bolchéviste n'est pas très populaire en Canada et ailleurs. Supposons qu'il se formerait une société dans le but de renverser par la violence le gouvernement de MM. Lenine et Trotsky. Est-ce que celui qui serait en faveur de ce programme pourrait être admis en Canada ou serait susceptible d'en être expulsé?

L'hon. M. CALDER: Je crois que l'honorable député devrait lire tout l'article. La première partie de l'article est ainsi libellée:

Chaque fois qu'une personne autre qu'un citoyen canadien prêche en Canada le renversement, par la violence, du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada, ou autres domaine, colonie, possession ou dépendance britanniques, ou le renversement, par la force ou la violence, des lois et de l'autorité constituées.

Je pense qu'il s'agit du Canada. Nous ne sommes pas particulièrement intéressés dans ce que les habitants du cœur de la Russie font ou disent.

M. JACOBS: Je parle du Canada. Si quelqu'un en Canada demande la déchéance du gouvernement bolchéviste, à quoi s'expose-t-il?

L'hon. M. CALDER: Je doute fort que l'article s'appliquât à cette personne, et ce n'est pas son but. L'article ne s'appliquerait qu'à ceux qui chercheraient à renverser avec violence le gouvernemnt constitué de ce pays.

M. JACOBS: Je crois que l'article dit autre chose:

Ou le renversement, par la force ou la violence, des lois de l'autorité constituées, ou l'assassinat d'un fonctionnaire du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada, ou autres domaine, colonie, possession ou dépendance britanniques, ou de quelque gouvernement étranger.

Voilà la partie à laquelle je m'oppose.

L'hon. M. CALDER: Elle est prise de l'ancienne loi, dont voici l'article correspondant:

Chaque fois qu'une personne autre qu'un citoyen canadien prêche en Canada le renversement, par la force ou la violence, du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada, ou d'autres domaine, colonie, possession ou dépendance britanniques, ou le renversement, par la force ou la violence, des lois et de l'autorité constituées, ou l'assassinat d'un fonctionnaire du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada ou autres domaine, colonie, possession ou dépendance britanniques, ou de quelque gouvernement étranger.

Le rédacteur a simplement inséré les dispositions de l'ancienne loi. Je ne vois pas beaucoup la nécessité de garder les mots "ou de tout gouvernement étranger".

M. JACOBS: Non; je crois que ces mots devraient être rayés. N'oublions pas les paroles de Tennyson, que l'Angleterre est un pays "où amis et ennemis peuvent s'exprimer librement". L'important est de sauvegarder l'empire britannique.

Laissons aux gouvernements étrangers le soin de leurs propres intérêts.

L'hon. M. BURRELL: Je ne trouve pas la citation de l'honorable député très heureuse en ce qui regarde l'Angleterre. On peut fort bien comprendre qu'en Angleterre le gouvernement soit plutôt large, plutôt généreux, dans son traitement d'une certaine catégorie de gens qui vont jusqu'aux extrêmes limites de la violence dans leurs propos; les Anglais, en effet, sont un peuple homogène et le nombre des habitants nés en pays étrangers est trop restreint pour qu'ils puissent constituer une menace réelle contre l'Etat. Mais ici, et surtout dans l'ouest du Canada, la situation est fon-

cièrement différente. Nous avons une foule immense d'étrangers qui se laissent facilement leurrer et il est patent que les doctrines de ceux qui prêchent ouvertement la sédition et réclament le renversement violent des gouvernements organisés exercent une influence bien plus dangereuse dans une atmosphère comme la nôtre qu'elles ne le feraient en Angleterre. Je trouve donc la première partie de l'article absolument nécessaire. Pour ce qui est de la seconde partie, l'honorable député demande si elle serait applicable à celui qui préconiserait, par exemple, le renversement du gouvernement de Lenine et de Trotsky, si on lui permettait l'entrée de ce pays. Partout dans l'article je lis les mots "gouvernement constitué", et je maintiens,—mon honorable ami, je pense, se verra bien obligé de l'admettre aussi,—que le gouvernement de Lenine et de Trotsky n'est pas un gouvernement constitué, parce qu'ils ont saisi le pouvoir en empêchant la réunion de l'assemblée constituante, ils se sont emparés du pays par la force.

M. JACOBS: Mais c'est ainsi que la plupart des gouvernements arrivent au pouvoir.

L'hon. M. BURRELL: Non par la force armée, la force brutale, mais par la force morale. Dans le cas présent, l'assemblée constituante était sur le point de se réunir, mais Lenine et Trotsky ont refusé carrément de permettre cette réunion, et ils se sont saisis du pouvoir par la force des armes. Pour moi, ce n'est pas là un gouvernement constitutionnel.

M. JACOBS: C'est le gouvernement "de facto".

L'hon. M. BURRELL: "De facto" par la violence; mais certainement pas "de jure".

M. JACOBS: L'honorable ministre croit-il que le gouvernement d'Oliver Cromwell était un gouvernement constitué lorsque Cromwell a saisi le pouvoir?

L'hon. M. BURRELL: Quelles que soient mes opinions sur Oliver Cromwell—et elles sont assez prononcées— je le trouve bien au-dessus de Lenine et Trotsky.

M. JACOBS: Pour ce qui regarde sa façon de saisir le pouvoir, son cas est identique à celui de Lenine et de Trotsky.

L'hon. M. CALDER: A mon sens, la proposition de mon honorable collègue revient à ceci: Nous ne devons nullement nous

préoccuper d'un individu au Canada qui réclame, disons, l'assassinat d'un homme d'Etat dans l'Amérique du Sud. Je suis bien prêt à laisser juger au comité si nous devrions garder au pays un individu de cette espèce.

M. McMASTER: L'honorable ministre n'a pas bien saisi, je crois, la pensée de mon honorable collègue. A mon sens, son idée est celle-ci: Il peut se trouver au Canada certains citoyens d'une république de l'Amérique du Sud, disons, qui ont été privés du pouvoir, peut-être par une révolution, et qui, pendant leur séjour en notre pays, préparent une nouvelle révolution pour reprendre les rênes du gouvernement chez eux.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député voudra bien me pardonner. L'article se passe de toute explication. Il se lit: "Chaque fois qu'une personne autre qu'un citoyen canadien prêche en Canada l'assassinat d'un membre ou d'un fonctionnaire du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada ou de quelque gouvernement étranger." C'est-à-dire que toute personne qui réclame en Canada l'assassinat de quelque membre ou fonctionnaire de quelque gouvernement étranger sera passible d'être rapatriée.

M. JACOBS: Je pourrais peut-être citer un autre exemple au secrétaire d'Etat: Un de nos alliés, le roi Pierre, de Serbie, est monté sur le trône, grâce à l'assassinat de son prédécesseur le roi Alexandre. Je suis bien certain que si le roi Pierre débarquait au Canada il serait reçu avec tous les honneurs qu'on accorde aux grands personnages qui visitent ce pays.

(Le nouvel article est adopté.)

Sur la proposition de l'honorable M. Calder le comité reprend la délibération de l'article 2 (domicile).

L'hon. M. CALDER: Je propose la modification de l'article 2 par l'insertion, à la suite de l'alinéa (1) la condition suivante:

Néanmoins aucune personne appartenant aux classes interdites ou inacceptables au sens de l'article 41 de la présente loi ne pourra acquérir le domicile au Canada.

Voici, en quelques mots, l'effet de cet amendement :

Ces individus, qui favorisent la destruction de la propriété et le renversement des institutions gouvernementales, s'ils ne sont pas déjà des citoyens du Canada, ne pourront y fixer leur domicile, si la loi nous

autorise à les expulser du territoire. D'après la loi, après cinq ans de séjour un étranger ne peut être rapatrié, quand même il n'aurait pas acquis l'indigénat.

Cette disposition rendra passibles de la déportation cette catégorie de gens partout où l'on en trouvera, s'ils ne sont pas naturalisés. S'ils deviennent citoyens canadiens par naturalisation, le seul moyen de les atteindre dans la suite, c'est par l'application des dispositions du Code criminel.

(Il est fait rapport du projet de loi ainsi modifié.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES ENGRAIS AGRICOLES.

Le projet de loi (bill n° 74), déposé par l'honorable M. Maclean (au nom du ministre du Commerce et de l'Industrie), et tendant à modifier la loi de 1914 relative aux engrais agricoles, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er, alinéa "c" (engrais).

L'hon. M. MACLEAN: Je propose que les mots "ou de la chaux, tel que carbonate, hydrate ou oxyde" soient biffés.

Les fabricants de la chaux destinée à l'amendement du sol, nous ont représenté qu'on devrait adopter cette modification, pour la raison que la chaux n'est pas un engrais et c'est aussi l'opinion que les fonctionnaires techniques du département ont exprimée à cet égard.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est le rang que le ministre attribue à la scorie?

L'hon. M. MACLEAN: La scorie contient des principes fertilisants que la chaux ne possède pas. On emploie celle-ci dans le traitement de certains sols, ceux qu'on appelle "humides" et "arides", par exemple, mais elle n'enrichit pas le sol. La scorie contient toutefois du phosphore qui enrichit le sol.

M. SINCLAIR (Guysborough): A-t-on l'intention de soumettre cette scorie à l'inspection et à l'analyse?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. J'ai d'autres modifications à proposer. Dans la dernière ligne de l'alinéa "c", je propose qu'on insère après le mot "ordinaire" les mots "non traité", de sorte que la phrase se lira ainsi "fumier d'étable ordinaire non traité".

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crois que la loi ne peut s'appliquer facilement à un engrais comme la scorie que les manufactures n'offrent pas en vente, mais qu'on expédie par terre et par eau en quantités considérables à différents endroits du pays. Ce bill stipule que chaque colis d'engrais doit porter un timbre. Je ne crois pas comment cela peut s'appliquer à une matière vendue comme se vend la scorie ordinairement.

L'hon. M. MACLEAN: La scorie est un fertilisant. Le public doit être protégé d'une façon quelconque et avoir la certitude que la scorie a quelque valeur. L'acheteur ordinaire de cet engrais n'est pas toujours en état de s'assurer par lui-même, si certaine scorie contient des matières fertilisantes. Il faut une inspection.

Ce bill ne contient pas seulement une disposition exigeant l'apposition d'étiquette spéciale, il statue, en outre, que lorsque l'engrais est vendu en volume, la facture doit contenir le renseignement qu'on attache ordinairement à l'étiquette.

M. SINCLAIR (Guysborough): La définition qu'on donne ici du mot "engrais" comprendra-t-elle des engrais tels que la boue de moules et boue d'écaillles qu'on emploi sur une grande échelle dans l'est du Canada ?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Tel qu'il est rédigé, l'article semble dire oui.

M. DUFF: Comprendra-t-il l'engrais maritime ou la soude de varech? On utilise beaucoup ces articles, dans mon comté, pour des fins d'engrais, et il serait très incommode de forcer l'expéditeur d'apposer des timbres sur une charretée d'engrais de mer ou de soude de varech transportée du rivage à la ferme.

M. SINCLAIR (Guysborough): On emploie aussi communément les débris de poissons et les carapaces de homards à des fins d'engrais.

L'hon. M. MACLEAN: On constatera que cela ne peut se rapporter qu'à l'engrais artificiel. Si l'on vendait des engrais naturels, sous n'importe quelle forme, ce ne serait pas la même chose qu'un engrais industriel, et il n'y aurait pas lieu d'appliquer la loi.

Je pense que l'article devrait rester tel qu'il est, car le but de la loi est de protéger le consommateur et le producteur. Si le commerçant ose vendre l'engrais sous la forme ordinaire, il sera nécessaire que celui-ci soit examiné ou inspecté, pour que le public sache ce qu'on lui vend. La

soude de varech et tout engrais naturel sont facilement susceptibles de contrefaçon; le public devrait être protégé.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ne serait-il pas absurde de faire analyser par un spécialiste la soude de varech ou des écailles de homard qu'un individu vend à son voisin pour servir à la terre? Là n'est pas la difficulté; elle se trouve dans les engrais artificiels.

Cela ne s'applique pas aux engrais naturels tels que la vase coquillière, les carapaces de homards, les rebuts de poissons et autres engrais employés par nos cultivateurs. La fraude existe dans les engrais manufacturés.

L'hon. M. MACLEAN: En réalité on ne vend pas ces engrais-là.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelquefois.

M. DUFF: Je connais beaucoup de gens qui vont avec leurs bœufs sur le bord de l'eau prennent un chargement de soude de varech ou engrais de mer qu'ils vendent à de pauvres veuves. Ce serait ridicule d'arrêter un homme à moitié chemin pour lui faire peser son chargement. Je crois qu'en insérant le mot "fabriqués" cela règlerait la question.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne diffère pas d'opinion avec les députés de la gauche, mais je veux que l'article ne perde pas son efficacité. La proposition qui est faite est réellement inutile car les engrais auxquels on fait allusion ne sont pas vendus.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi ne pas enlever le mot "naturels" et le remplacer par le mot "fabriqués".

L'hon. M. MACLEAN: Je préférerais ajouter au mot "naturel" le mot "fabriqués".

M. McMASTER: Comment pouvez-vous placer par le mot "fabriqués."

L'hon. M. MACLEAN: Il peut très bien être fabriqué par l'addition de quelque produit chimique. Le procédé de fabrication peut être si insignifiant qu'il n'est pas même perceptible.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis d'accord avec le ministre qu'il faut inspecter les engrais pour protéger les cultivateurs et les consommateurs, mais dans cette définition des engrais vous comprenez la vase coquillière qui est un engrais naturel et nous avons beaucoup de gens dans l'île du Prince-Edouard qui la retirent des rivières et la vendent aux cultivateurs en lots à partir d'une tonne jusqu'à un wagon entier. A moins que l'on n'insère le mot "fabriqués", tous les engrais de ce genre seront compris. Quoiqu'il soit nécessaire d'inspecter les engrais fabriqués pour voir s'ils sont conformes à la loi, c'est aller très loin que de dire que les engrais de mer tomberont sous le coup des dispositions de cette loi. Ces engrais contiennent tous les ingrédients voulus, l'acide phosphorique, l'azote et la potasse; s'il vous faut mettre un timbre sur chaque cent livres vendu au consommateur, ce sera absolument ridicule. Je voudrais que le ministre examine ce point.

M. McMASTER: Je propose que le mot "naturels" soit biffé et remplacé par le mot "fabriqués".

L'hon. M. MACLEAN: Si vous biffez le mot "naturels" cela sera suffisant, car le mot "artificiel" implique que le produit est fabriqué. Je propose donc que les mots "naturels ou" soient biffés; que l'on biffe également à la seizième ligne les mots "ou chaux, comme carbonate, hydrate ou oxyde" et que l'on insère après le mot "ordinaire" à la dix-septième ligne les mots "non altéré". Le paragraphe se lira donc ainsi:

(c) "engrais" comprend tout engrais artificiel contenant de l'acide phosphorique ou de l'azote ou de la potasse à l'exception du fumier ordinaire d'étable non altéré.

M. DUFF: Maintenant que vous biffez les mots "naturels ou" à la quatorzième ligne, si vous voulez que le paragraphe se lise comme il faut, vous devez enlever les mots "à l'exception du fumier ordinaire d'étable qui n'est pas altéré".

M. McMASTER: S'il est altéré, il devient artificiel.

M. DUFF: Enlevez cela complètement.

L'hon. M. MACLEAN: Oui, c'est exact. Je propose:

Que les mots "à l'exception du fumier ordinaire d'étable" soient biffés.

L'article dit maintenant:

Le mot "engrais" comprend tout engrais artificiel contenant de l'acide phosphorique, de l'azote ou de la potasse.

(La paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

Sur le paragraphe "d" (analyse garantie):

L'hon. M. MACLEAN: J'ai l'honneur de proposer:

Que le paragraphe (d) soit modifié en biffant le mot "azote" à la fin de la vingt et unième ligne et en insérant les mots "ammoniaque et", aussi en biffant les mots "et chaux".

Le paragraphe sera donc ainsi libellé:

...doit être indiquée en termes d'acide phosphorique, d'ammoniaque et de potasse.

M. SINCLAIR: Pourquoi enlève-t-on "azote"?

L'hon. M. MACLEAN: "Ammoniaque" est une expression plus connue.

M. SINCLAIR: Est-ce que l'azote n'est pas un ingrédient important?

M. CHISHOLM: Vous ne voulez pas dire que l'azote et l'ammoniaque sont semblables?

L'hon. M. MACLEAN: C'est la même chose, quand on parle d'azote, cela signifie aussi bien "ammoniaque".

M. McMASTER: Il y a longtemps que j'ai étudié la chimie, mais ce que dit le ministre me semble fort singulier.

L'hon. M. MACLEAN: Je donne à l'honorable député le renseignement fourni par le fonctionnaire.

(L'alinéa, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. MACLEAN: Je désire ajouter, à titre de paragraphe "h", la définition du mot "assimilable".

"Assimilable", appliqué à l'acide phosphorique, à l'ammoniaque ou à la potasse énoncés dans l'analyse garantie, veut dire que la quantité totale de l'acide phosphorique ou de l'ammoniaque ou de la potasse présents qui est assimilable pour les plantes dans un délai d'un an de son application au sol.

M. McMASTER: Est-ce que le mot "contenu" ne serait pas préférable au mot "présent" de la seconde ligne à la dernière?

L'hon. M. MACLEAN: Le mot "présent" est celui que l'on emploie d'ordinaire. Il peut se trouver dans un engrais chimique beaucoup d'acide phosphorique qui ne serait libéré que bien plus tard; l'engrais n'aurait donc pas de valeur immédiate. La valeur de l'engrais tient, dans une large mesure, à la rapidité avec laquelle les principes fertilisants deviennent assimilables, et l'on a jugé utile d'insérer cette définition.

M. McKENZIE: N'est-ce pas bien difficile de préciser le délai dans lequel les éléments ou les principes fertilisants de tout engrais deviennent assimilables? Est-ce que cela ne tient pas, dans une large mesure, aux conditions climatiques, à la quantité d'humidité et ainsi de suite?

L'hon. M. MACLEAN: Cela doit être déterminé par des expériences faites sous la direction d'experts.

M. McMASTER: Je vois que le mot "contenu" figure dans l'article suivant. Est-ce l'équivalent de "présent" dans l'article à l'étude? S'il en est ainsi, il est toujours préférable, en matière de rédaction, d'employer toujours les mêmes termes.

(L'amendement est adopté.)

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 2 (comment la teneur d'acide phosphorique doit être indiqué).

L'hon. M. MACLEAN: Je propose la modification de cet article, et j'ai transmis à quelques députés de la gauche deux exemplaires du projet d'amendement.

Depuis la première délibération de ce projet de loi, les fonctionnaires du ministère se sont mis en communication avec les fabricants d'engrais et les représentants des cultivateurs, et ils ont examiné les divers articles. Je propose la radiation de l'article 2A du bill à l'étude et la substitution de l'article que voici:

Toute personne, avant de vendre ou d'offrir en vente au Canada un engrais quelconque, doit, soit marquer sur chaque colis d'engrais, les détails suivants, soit attacher une étiquette à tout tel colis contenant ces particularités, ou quand l'engrais est vendu en masse, on indiquera ces détails sur la facture, à savoir:

1. La marque, le nom et la marque de commerce, s'il en existe.
2. Le numéro d'enregistrement.
3. L'analyse garantie, avec indication distincte:

Du minimum de pour-cent seulement.

(a) Le pour-cent de l'ammoniaque.
(b) Le pour-cent d'acide phosphorique utilisable et la totalité d'acide phosphorique.
(c) Le pour-cent de potasse soluble dans l'eau.

4. Le nom et l'adresse du fabricant ou du vendeur.

En ce qui concerne la cendre ou poudre d'os, les issues d'abattoir ou autres produits organiques et les scories de déphosphoration, l'acide phosphorique sera aussi énoncé à titre d'acide phosphorique total. Lorsque le cuir, sous une forme quelconque, la laine, les déchets, les poils, ou toute autre substance azotée organique inerte forme partie d'un engrais, le pour-cent de ces éléments doit être mentionné dans l'analyse garantie, à moins que, dans le cours de l'opération, l'azote ne soit devenu disponible dans ces substances. Quand la potasse est tirée du sulfate de potasse ou du carbonate de potasse, on doit l'énoncer dans l'analyse garantie.

M. DUFF: Où le fabricant obtiendra-t-il le numéro d'enregistrement?

L'hon. M. MACLEAN: Du département même.

M. DUFF: Chaque fois qu'il a une nouvelle marque, il doit l'envoyer à Ottawa pour la faire enregistrer?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Je désire que le comité me prête aide pour bien ré-

diger l'amendement. Ainsi, la rédaction de la première partie, à mon sens, laisse à désirer:

Toute personne, avant de vendre ou d'offrir en vente au Canada quelque engrais...

...doit faire telle et telle chose. En nombre d'endroits, souvent, l'engrais se vend en fort petits colis, surtout à des propriétaires de jardins. Ce n'est pas l'intention que le projet de loi s'applique à de pareilles ventes, et il est possible qu'il y ait quelque restriction dans le texte actuel de l'amendement.

M. DUFF: Ne faudrait-il pas insérer le mot "fabricant" dans la 2e ligne, après le mot "tout"? C'est-à-dire:

Toute personne, avant de vendre ou d'offrir en vente au Canada tout engrais fabriqué...

et ainsi de suite.

L'hon. M. MACLEAN: Le mot engrais est déjà bien défini.

M. SINCLAIR (Ile du Prince-Edouard): Dans l'alinéa 4 de l'amendement figure l'expression "fabricant ou vendeur".

Le mot "vendeur" a-t-il la même signification que le mot "agent" cité dans l'alinéa "a" de l'article 1er ou a-t-il le même sens que le mot "vendeur", dans l'article 9?

L'hon. M. MACLEAN: Je propose de substituer le mot "agent" au mot "vendeur" dans le paragraphe 4 de l'amendement.

M. McMASTER: Le mot "agent" donne difficilement l'idée que l'on a l'intention d'exprimer. J'imagine qu'il y a un certain nombre de marchands qui vendent des engrais, mais qui ne sont pas les agents d'un manufacturier particulier. A-t-on l'intention d'appeler tous ces marchands des agents?

L'hon. M. MACLEAN: Ici le mot "agent" est défini dans la loi.

M. McMASTER: Je le sais. C'est justement pour cela que je lui trouve à redire, si je peux le faire sans manquer de respect.

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. McMASTER: C'est une grand erreur de donner à un mot une signification différente de celle qu'il a ordinairement. C'est une rédaction déplorable d'appeler agent un homme qui trafique pour son compte personnel.

L'hon. M. MACLEAN: J'allais demander que la première partie de ce paragraphe soit modifiée pour dire:

[L'hon. M. Maclean.]

Tout manufacturier, importateur ou vendeur.

Je voudrais avoir l'opinion du comité sur cet amendement. Il pourrait protéger un très petit vendeur d'engrais dans le cas où il serait coupable de quelque infraction à la loi.

M. DUFF: Je ne vois pas pourquoi vous placez ici le mot "vendeur". Un vendeur est un détaillant.

M. McMASTER: J'estime que l'intention est d'accorder une réelle protection au consommateur final.

L'hon. M. MACLEAN: Oui. J'hésite à modifier cet article. Je suis persuadé qu'il sera très bien. Je sais qu'on peut parfaitement soulever l'objection que j'ai moi-même suggérée. En somme, je préfère laisser l'article tel qu'il est.

M. McMASTER: Ne pourrait-on pas mettre à la fin un paragraphe protecteur disant que cela ne s'appliquera pas aux ventes de 25 livres et au-dessous? Cela réglerait le cas d'un propriétaire de jardin qui irait chez son fleuriste ou son épicier et acheterait un peu de ce produit; il compterait alors sur la réputation de l'homme chez qui il achète.

L'hon. M. MACLEAN: Après tout, ce sont les agents du département qui sont chargés de l'application de la loi et ce sont eux qui devront notifier les poursuites. Je demanderai au comité de laisser l'amendement en suspens.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les agents de département aiment quelquefois beaucoup à se mêler des affaires des autres. Je sais qu'en ce moment, dans ma circonscription, on institue des poursuites sur les instances d'un agent qui s'en va dans les petits magasins et persuade aux gens de vendre un paquet de poudre de talc ou quelque chose d'analogue, à vingt-cinq cents le paquet sans y coller le timbre nécessaire. Un cas de ce genre s'est produit l'autre jour quand un constable s'est rendu dans un petit magasin de la campagne et a persuadé à une petite fille qui surveillait le magasin de lui vendre un paquet de poudre de talc sans y placer le timbre. Le propriétaire n'était pas là. La première nouvelle qu'il en eût fut une sommation. C'est la méthode qu'emploie le département du Revenu de l'intérieur au moyen de ses agents dont le sentiment du devoir est stimulé par la perspective d'empocher une partie des amendes imposées aux offenseurs ignorants.

L'hon. M. MACLEAN: J'estime que les lois du revenu doivent être appliquées rigoureusement. Les cas ne sont pas analogues.

M. SINCLAIR (Guysborough): La loi devrait être appliquée par des agents responsables.

(L'amendement est adopté.)

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. McMASTER: Puis-je demander au ministre s'il a d'autres amendements?

L'hon. M. MACLEAN: Il y en a plusieurs.

M. McMASTER: Je sens que je n'ai pas fait justice de l'article que nous venons d'adopter. Je n'en suis pas satisfait, ni le ministre non plus. Si nous devons examiner un certain nombre d'articles de cette nature, je ne crois pas que nous devrions le faire ce soir. Nous voulons adopter un bill qui nous satisfasse, et je n'aime pas le principe que nous pouvons adopter une législation plus ou moins négligée et compter sur le bon sens des agents de la couronne pour se servir avec discrétion de l'arme qu'ils ont entre les mains. Je présume que, règle générale, ils rusent de discrétion, mais pas toujours, ce sont des hommes faillibles comme nous-mêmes. C'est notre devoir d'adopter la meilleure législation possible et c'est le devoir des agents de la couronne de la mettre en pratique du mieux qu'il peuvent.

Pour moi, je préférerais que le bill soit réimprimé et distribué.

L'hon. M. MACLEAN: Je pense qu'il n'est pas convenable de présenter un si grand nombre d'amendements sans donner aux membres le temps de les examiner. C'est ce que je me dis depuis le commencement du débat, et puisque l'honorable député désire que le bill soit réimprimé avant de continuer la discussion. Je ne crois pas devoir repousser sa requête. Je propose donc le renvoi de la suite de la discussion.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

ADOPTION DU PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES POIDS ET MESURES.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi (bill n° 42), déposé par l'honorable M. Maclean, tendant à modifier la loi des poids et mesures.

L'hon. M. MACLEAN: Monsieur le président, lorsque ce bill était en discussion hier, l'article 7, qui établit une amende pour la vente au-dessous du poids, a donné lieu à une longue discussion. Le chef de la gauche a laissé entendre que cette disposition pourrait donner lieu à des poursuites malicieuses contre certains marchands et commerçants. Comme je l'ai expliqué hier, il est impossible d'obtenir une condamnation, sauf par le canal de fonctionnaires du département présents dans le magasin et établissant par leurs témoignages que l'article ne pesait pas le poids au moment même de la vente ou immédiatement après. Si un client, après avoir acheté un article et l'avoir apporté chez lui, le rapporte au magasin et exige la remise de son argent, sous prétexte qu'il ne pèse pas le poids, le fait ne saurait être prouvé devant le juge. Cependant, après avoir entendu les objections qu'ont fait valoir l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow), j'en suis venu à la conclusion que la loi pourrait peut-être donner lieu à des abus.

Je demande donc à modifier l'article en insérant les mots qui suivent:

> Nulles poursuites ne seront intentées par application du présent article, qu'avec l'assentiment du ministre.

L'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a fait modifier cet article hier en établissant une amende pour la seconde contravention et les subséquentes; or, il s'est servi de chiffres dans le texte de la disposition et je désirerais les remplacer par les mots "in extenso". Je propose donc:

> Que l'objet relatif à la 3e lecture du projet de loi n° 42 tendant à modifier la loi des poids et mesures soit rayé de l'ordre du jour et que le bill soit renvoyé au comité général pour y être modifié en biffant l'article 7 dudit bill, auquel sera substitué le texte suivant:
>
> 7. L'article 7 est inséré immédiatement à la suite de 61 de ladite loi:
>
> 61. (a) Nonobstant toute disposition contraire du Code criminel, toute personne qui vend, livre on fait vendre et livrer quelque chose au poids, à la mesure ou au nombre moindre que la quantité commandée ou achetée, est coupable d'une contravention et passible d'une amende n'excédant pas vingt-cinq dollars pour la première contravention et d'une amende ne dépassant pas cent dollars pour toute contravention subséquente. Nulles procédures ne seront instituées en vertu des dispositions de la présente loi qu'avec l'assentiment du ministre.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.)

L'hon. M. MACLEAN: Je propose que nous modifions l'article 7 du présent bill en retranchant tous les mots après le mot "loi", dans la 2e ligne, pour les remplacer par les suivants:

61. (a) Nonobstant toute disposition contraire du Code criminel, toute personne qui vend, livre ou fait vendre ou livrer quelque chose au poids, à la mesure, ou au nombre moindre que la quantité commandée ou achetée, est coupable d'une contravention et passible d'une amende n'excédant pas vingt-cinq dollars pour la première contravention et d'une amende ne dépassant pas cent dollars pour toute contravention subséquente. Nulles procédures ne seront instituées en vertu des dispositions de la présente loi qu'avec l'assentiment du ministre.

M. McKENZIE: Je maintiens quand même l'objection que j'ai soulevée contre l'article en question. Le ministre l'a amélioré en insérant cette disposition qui constitue une sauvegarde, à savoir qu'un ministre devra autoriser les poursuites sous sa responsabilité.

J'aime à croire qu'un ministre exigera d'avoir devant lui des preuves suffisantes avant de consentir à laisser instituer des procédures contre quelqu'un. Le ministre, toutefois, déclare que le client, qui aura été trompé sur le poids, est censé revenir au magasin et rapporter les marchandises en faisant sa plainte. Or, je ne vois pas que le bill renferme une disposition à cet effet.

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. McKENZIE: Dans nombre de cas, les choses ne se passent pas ainsi. Le ministre mesure à son aune l'honnêteté de certains magistrats du pays; il est d'avis qu'il ne se trouvera pas de magistrats pour faire des choses qu'il refuserait lui-même d'accomplir. Or, certains magistrats font les choses les plus extraordinaires. Si la Chambre veut bien me le permettre, je signalerai au ministre ce qui peut se produire et ce qui se produira inévitablement dans certains cas, si les magistrats ont juridiction dans les affaires de cette nature, aux termes du projet de loi.

Un individu achète ses épiceries au jour le jour d'un certain épicier et il possède chez lui une petite balance sur laquelle il pèse tous les articles qu'il achète.

Il s'endette chez le marchand, et un jour sa petite fille va chercher au magasin, disons, dix livres de sucre et une livre de thé, et le marchand lui dit: Je ne te les donnerai pas, car j'en ai assez de fournir de la marchandise à ton père, car il ne paie pas ce qu'il achète. Elle retourne à la maison et l'on s'aperçoit aussitôt que la dernière livre de sucre et la dernière livre de thé ne pesaient pas le poids, et l'on porte plainte contre ce marchand devant un juge de paix stupide qui consent à accepter le témoignage de ces gens-là plutôt que le témoignage du marchand. Celui-ci dira: Je ne m'en souviens pas, mais je crois avoir donné à cette petite fille une livre de thé et une livre de sucre; cependant, ils jureront formellement par dépit et malice contre celui qui leur aura refusé de la marchandise. Même si le juge de paix veut être honnête, et je l'admettrai, en présence de quoi se trouve-t-il? Du témoignage rendu sous serment probablement par une famille entière, attestant que le poids était insuffisant, tandis que le marchand ne pourra qu'invoquer les usages du commerce et sa manière de se conduire envers ses clients. Voilà dans quelle situation l'article met tous les honnêtes gens qui exercent un négoce.

L'hon. M. MACLEAN: J'espère que mon amendement empêchera cela.

(L'amendement est adopté.)

Le projet de loi, ainsi modifié, est lu une 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

L'hon. M. MACLEAN: Si je comprends bien, le règlement de la Chambre nous oblige à siéger en comité des subsides. Je n'ai pas l'intention de demander le vote de crédits ce soir.

Il est fait rapport.

La séance est levée à onze heures moins un quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 12 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. MEIGHEN: Dossier de la correspondance, télégrammes et autres documents relatifs à la demande de la Shell Transport and Trading Company d'une concession de certains terrains pétrolifères.

Par l'hon. sir EDWARD KEMP: Rapport des opérations du corps expéditionnaire canadien pour l'année 1918.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX CHUTES D'EAU DU CANADA.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 94), relatif aux chutes d'eau du Canada.

—Le but de ce projet est d'établir une législation pour l'administration des chutes d'eau du domaine fédéral, et pour la coopé-

ration avec les provinces dans l'administration des chutes qui leur appartiennent.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF A L'ETABLISSEMENT DES VETERANS SUR LES TERRES.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 95), dans le but d'aider aux anciens soldats à s'établir sur des terres.

—Le but de ce projet, comme son titre l'indique, est d'aider aux vétérans à s'établir sur des terres. En 1917, le Parlement fédéral a adopté la loi de l'établissement des soldats qui avait en vue le même objet général, mais les opérations en étaient limitées aux terres du domaine fédéral.

J'entends par là que cette loi n'a pas consacré le principe d'aider à l'établissement des soldats sur la terre, si ce n'est de leur donner à chacun un quart de section en plus de leur allocation ordinaire de homestead, à titre de militaire, et en plus d'aider aux soldats propriétaires par un prêt de fonds aux conditions ordinaires. Dans l'esprit du législateur le présent projet de loi amplifie le bill de 1917 en ce qu'il fournit un moyen d'acquérir des terres actuellement détenues par des particuliers ou par des corporations, voire même des gouvernements, afin de distribuer ces terres aux colons militaires. Le travail que nous accomplissons aujourd'hui par l'intermédiaire du bureau d'établissement des soldats a débuté le 11 du mois de février dernier par un décret du conseil dont les dispositions étaient similaires aux dispositions du bill actuellement en discussion. Cependant, outre les stipulations de ce décret du conseil, le présent bill établit un système qui permet d'acquérir des terres par des moyens autres que la convention ou l'achat, à savoir: par la cession obligatoire et l'expropriation. Les dispositions relatives à l'expropriation fournissent des moyens qui, en vertu d'un plan qui établit une superficie de colonisation, permettent de réserver comme zone d'établissement les terres dont on empêche la culture en ce moment, et par le fait même ces dernières tombent sous le coup des dispositions du bill qui stipulent la cession obligatoire. J'en ai assez dit pour démontrer que le bill embrasse beaucoup et même est d'un caractère progressiste. Je trouve que c'est le plan le plus étendu et le plus progressiste qu'on m'ait encore signalé, pour l'établissement des soldats sur la terre. Le projet est très long et demandera une étude sérieuse de la part de la députation.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

LE PORT D'ARRIVEE DU NAVIRE "AQUITANIA".

M. CANNON: Je voudrais signaler à l'attention du Gouvernement et particulièrement à celle du ministre de la Marine une dépêche parue dans les journaux, la semaine dernière, à l'effet que le navire "Aquitania" débarquerait des troupes à Halifax, mais ne remonterait pas le Saint-Laurent jusqu'à Québec, à cause du taux élevé des assurances maritimes. Je veux savoir si le Gouvernement a l'intention de remédier à un tel état de choses.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je n'ai rien vu dans les journaux touchant le fait signalé par l'honorable député, et personne n'y a attiré mon attention. Je serai très heureux de m'en informer et donner une réponse à l'honorable député le plus tôt possible. Il me semble que l'"Aquitania" est un navire à trop fort tirant pour remonter le fleuve jusqu'à Québec; mais je n'en puis pas parler avant de m'être renseigné.

NOUVEAU CLASSEMENT DU PERSONNEL ADMINISTRATIF.

M. SHEARD: Est-ce que le Gouvernement est en mesure de dire définitivement à la Chambre à quelle date le rapport de la commission du service civil touchant le nouveau classement du personnel administratif sera déposé sur le bureau?

L'hon. M. MACLEAN: Je suis heureux que l'honorable député ait posé cette question, je voulais précisément en toucher quelques mots à la Chambre. Ce matin j'ai reçu une dépêche de M. A. McMordie, de Toronto, secrétaire de l'association des facteurs. Je vais donner lecture de cette dépêche et de ma réponse; de la sorte je ferai à cette question, je crois, une réponse assez complète.

Je pourrai peut-être parler des rumeurs parues dans les journaux où il était dit que la déposition sur le bureau de la Chambre du rapport touchant le nouveau classement avait été promise pour le 1er mai. La rumeur était peut-être fondée; je pense que j'ai fait moi-même une déclaration à cet effet. Lorsque j'ai parlé de la sorte, j'étais parfaitement convaincu que le travail de la commission aurait progressé si rapidement que le rapport du nouveau classement serait entre les mains de la députation avant

ce jour; mais le travail de la commission n'est pas achevé, d'où l'impossibilité absolue de présenter le rapport au Parlement. D'autres rumeurs parues dans les journaux cette semaine disent que ce rapport ne verra pas le jour durant la présente session, mais qu'il sera étudié dans le cours d'une reprise de la session l'automne prochain, ou d'une autre session. Cette rumeur n'est pas fondée; nous avons l'intention d'exécuter le nouveau classement durant la session actuelle. Voici la dépêche de M. McMordie dont j'ai parlé il y a un instant:

Les facteurs sont très mécontents de ce que l'attente du Gouvernement ait été vaine au sujet du rapport de la commission du service civil qui devait être présenté dans la première semaine de mai. Il est important de nous dire définitivement à quelle date ce rapport doit être soumis à la Chambre des communes.

Le 12 mai j'ai répondu comme suit:

J'ai reçu, aujourd'hui, votre télégramme du 11. La commission du service civil poursuit son travail de classement des fonctionnaires fédéraux avec toute la rapidité qui est humainement possible, et l'on ne néglige rien en vue d'expédier la besogne. Le travail de classement a pris beaucoup de temps, mais c'était une tâche énorme. Il est maintenant terminé, en réalité, et l'on a déjà imprimé une bonne partie des annexes. Il faut imprimer ce rapport dans les deux langues, de là la nécessité d'une traduction, mais je crois que l'on aura terminé l'impression d'ici quinze jours. Lorsque le tout sera imprimé, il est fort probable que la Chambre soit saisie d'un bill destiné à faire passer en loi le classement en question, et que l'adoption du projet sera poussée en Parlement avec toute la hâte possible. Je veux assurer votre association que la besogne a été poursuivie avec beaucoup d'assiduité depuis le mois d'août dernier, et qu'aucun moyen n'a été négigé pour hâter la fin des travaux; bien que j'aie entretenu l'espoir que le travail serait terminé avant cette date, je suis convaincu que personne n'est à blâmer, s'il se produit quelque retard. J'espère que votre association comprendra l'importance de la tâche qui lui a été confiée et dont j'attends la fin que j'estime prochaine.

Je voudrais ajouter, monsieur l'Orateur, qu'à l'heure qu'il est, les tableaux de traitement sont entièrement terminés, dans ce sens que tout le travail préliminaire est fait, et tout ce qui reste à faire, avant le dépôt du bill qui légalisera le classement, c'est la traduction des tableaux et l'impression. En réalité, on est à imprimer, en ce moment, une partie très appréciable de la version anglaise, sans compter qu'une partie notable de la version française est imprimée en entier, et j'espère, je le répète, qu'avant l'expiration de deux semaines à compter d'aujourd'hui, je serai en état de présenter un bill énonçant des modifications dans la loi du service civil et légalisant les tarifs de salaires. Je désire faire observer à la Chambre—car il s'agit d'une question qui a fait récemment le sujet de commentaires dans les journaux du pays et dans certaines divisions du service civil—que le classement du service tant intérieur qu'extérieur, est à tous égards, une tâche difficile. C'est le travail le plus considérable qu'aucun pays ait jamais essayé de faire, et lorsqu'il sera terminé, on pourra le considérer comme une œuvre des plus remarquables.

[L'hon. M. Maclean.]

Le personnel de notre administration comprend 50,000 employés au moins et cela, sans tenir compte des effectifs de notre armée, de notre marine, des juges, des employés des chemins de fer de l'Etat et d'autres divisions du service public. Le travail de classement a nécessité la préparation de 1,600 tableaux de salaires, et l'impression d'une seule page représentera, en moyenne, environ deux ou trois séries ordinaires, et lorsque tout le travail sera imprimé, nous aurons une publication de 600 à 700 pages, soit un volume complet pour ainsi dire. Je veux ajouter qu'on ne peut confier ce travail qu'à un personnel restreint. J'estime, en effet, qu'il n'aurait pas été opportun d'assigner cette besogne à un nombre illimité de personnes, sans quoi l'on s'exposait à voir entrer dans ce travail des principes divers qui eussent augmenté la difficulté du classement.

A seule fin d'établir une comparaison, je pourrais rappeler qu'il y a quelque temps, la ville de New-York a fait le classement de son service civil. Le nombre de ses employés atteignait 60,000, chiffre un peu plus élevé que celui des fonctionnaires fédéraux canadiens, mais je serais porté à croire que son travail a été moins compliqué que le nôtre. L'exécution complète de cette besogne a pris quatre années, et a coûté fort cher. S'il fallait une autre comparaison, je pourrais mentionner que tout récemment, l'Etat de New-York a fait le classement de son service civil qui comprend 17,000 personnes, et que ce travail a duré plus de deux ans. La commission du service civil du Canada s'est employée depuis le 1er août dernier à mettre en pratique les instructions données par le Parlement, dans la loi de l'année dernière relative au service civil et je suis persuadé qu'elle a fait et qu'elle continue de faire tout l'effort possible pour terminer ce travail le plus tôt possible et le soumetre à l'étude du Parlement qui, je l'espère, l'approuvera. Connaissant quelque peu la grande somme de travail que la commission devait accomplir relativement au classement des fonctionnaires fédéraux, je puis dire, sans crainte de me tromper, que le public ou

qu'aucune division du service civil ne peut se plaindre du temps que la commission a pris pour l'exécution de son travail. Quoi qu'il en soit, ainsi que je viens de le dire, je m'attends à être en état, d'ici à deux semaines, à déposer le rapport sur le classement du service civil devant la Chambre et à demander au Parlement de l'approuver.

Avant que je termine ces explications, je demande qu'il me soit permis de faire observer ceci: lorsque le Parlement aura approuvé les tableaux des appointements, ceux-ci auront un effet rétroactif, du commencement de l'exercice en cours, et s'il arrive que certains fonctionnaires fédéraux aient droit, d'après ce classement, de passer dans une classe supérieure dont les appointements sont plus élevés, ou de recevoir une augmentation d'appointements, ces changements dateront du 1er avril dernier, et de cette façon nulle injustice réelle ne peut être commise à l'endroit du personnel du service civil, au point de vue pécuniaire, à raison d'un retard imprévu de quelques semaines dans l'exécution complète du travail.

A PROPOS DU PROJET DE LOI RELATIF AUX INSOUMIS.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, je vois que le projet de loi (bill n° 91) relatif à la privation du droit d'électeur dont sont frappés les insoumis, est indiqué au Feuilleton comme étant imprimé en anglais et en français; mais ayant fait demander le document, j'apprends qu'il n'est pas encore prêt. Je me permets de signaler à l'attention du ministre intérimaire de la Justice l'opportunité de distribuer le plus tôt possible le texte de ce bill.

Il est une autre question que je désire porter à l'attention du ministre. Je crois savoir que la loi du service militaire a été modifiée dans une certaine mesure par des décrets du conseil. Le texte de ces décrets peut fort bien être à la disposition des membres de la députation, mais il est certain que je ne l'ai en main pour aucun d'eux; et il serait fort utile que, dans la délibération du présent bill, le texte des modifications effectuées fût imprimé et distribué pour l'usage de la députation.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons nullement le désir de procéder à la délibération du projet en question sans que la députation ait eu pleinement l'occasion de l'examiner. Je verrai à ce qu'il soit imprimé et distribué avant que nous procédions à son achèvement. Au demeurant, les décrets du conseil dont parle l'honorable député, sont déjà annexés au fascicule contenant la loi du service militaire, et je ne vois pas que, ainsi reliés, leur distribution présente la moindre difficulté.

ACCUSATION DE DETOURNEMENT PORTEE CONTRE UN OFFICIER MILITAIRE DES BUREAUX DE QUEBEC.

M. MORPHY: Le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) nous dira-t-il si des procédures ont été prises contre un certain officier de Québec, accusé d'avoir détourné cinq ou six mille dollars des fonds publics, et où en est rendue l'affaire?

M. l'ORATEUR: Je dois prier l'honorable député d'inscrire sa demande au Feuilleton. Elle ne comporte pas de question de principe ni n'intéresse l'ensemble du pays.

M. MORPHY: J'aurais dû commencer par faire observer que la question est d'urgence très grande et de nature à intéresser, si je ne me trompe, la généralité de la population.

M. l'ORATEUR: A mon avis, l'honorable député devrait inscrire sa demande au Feuilleton.

OPERATIONS DU CORPS EXPEDITIONNAIRE CANADIEN.

L'hon. sir EDWARD KEMP (ministre des Forces d'outre-mer): J'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, aujourd'hui même, un rapport sur les forces militaires canadiennes d'outre-mer pour l'année 1918. Les députés, et aussi les sénateurs, je pense, peuvent en obtenir un exemplaire au bureau de poste. Je songe à m'absenter de la Chambre pour quelque dix jours, ou davantage, surtout pour des motifs personnels; mais, à mon retour, je serai en mesure de faire une communication à la Chambre quant à l'administration et aux opérations des forces militaires canadiennes d'outre-mer, et de traiter les questions qui sont en ce moment de l'intérêt public le plus grand.

RAPPORT DU LIEUTENANT-COLONEL JENKINS.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre de la Milice d'outre-mer voudra-t-il m'indiquer la date du dépôt du rapport Jenkins.

L'hon. sir EDWARD KEMP (ministre des Forces outre-mer): J'ignore à quoi l'honorable député fait allusion. Je n'ai aucun tel rapport.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Le colonel Jenkins, officier du service de santé, n'a-t-il pas soumis au ministre de la Milice d'outre-mer un rapport touchant le service de santé militaire pour les forces d'outre-mer, et n'a-t-il pas fait l'examen d'un exemplaire de ce rapport avec le ministre même?

L'hon. sir EDWARD KEMP: A l'une et l'autre question, je répondrai: Non. A la suite des éclaircissements qu'on m'a donnés, j'ajouterai que j'avais nommé un comité chargé de s'enquérir de la comptabilité et autres services existants dans les divers bureaux de l'administration des forces d'outre-mer. Ce comité devait me renseigner quant aux économies qu'il y aurait lieu de réaliser dans l'organisation du personnel des bureaux de la paye, des archives et autres. Le comité se proposait d'enquêter au sujet du système de comptabilité, etc., relatif aux services de santé, et à cette fin il chargea un jeune médecin militaire de faire certaines recherches préliminaires pour son compte. Le colonel Jenkins que vient de mentionner l'honorable député de Victoria (sir Sam. Hughes) ne faisait pas partie de ce comité. Le comité m'entretint de divers sujets qu'il avait eu à l'étude concernant les divers bureaux de l'administration, et vers le mois de décembre, ses membres m'apprirent qu'il leur paraissait impossible de s'enquérir au sujet du système de comptabilité, etc., relativement au service de santé, un de ses membres devant s'embarquer pour le Canada à ce moment, et surtout la guerre étant terminée et les hôpitaux étant en train de démobiliser. En conséquence, le comité ne soumit aucun rapport.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'ASSOCIATION DES EPICIERS EN GROS.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 45), déposé par M. Sheard, tendant à autoriser l'association nationale des épiciers en gros à changer son titre en celui de: "Loi tendant à autoriser l'association des épiciers en gros canadiens."

Sur l'article 12 (comité d'enquête).

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): La dernière fois que le projet de loi est venu en délibération devant le comité, paraît-il, le chef de l'opposition a fait observer que l'article 11 était inacceptable et que le ministère de la Justice n'aurait pas dû l'approuver. Il a en outre critiqué certaines dispositions de l'article 12. Après être allé aux renseignements, je constate que le 11e article a été retranché par le comité des bills d'intérêt privé et que le comité a aussi modifié l'article 12 par la radiation des mots suivants:

Sur serment (que tout membre dudit comité est par les présentes autorisé à faire prêter).

dans les 37e et 38e lignes. Etant donné la radiation de ce texte, fait sur la proposition du conseil parlementaire du comité des bills d'intérêt privé, le ministère de la Justice est d'avis que rien ne s'oppose à l'adoption du bill.

M. McKENZIE: L'objection que j'ai fait valoir, lorsque le projet de loi était examiné par le comité des bills d'intérêt privé, c'est que c'était une innovation de permettre à une compagnie ou association commerciale d'établir un comité avec mission de parcourir le pays et de faire prêter serment aux témoins et de s'enquérir des affaires intéressant la corporation.

L'hon. M. MEIGHEN: Cette disposition a été rayée. Le comité en question ne saurait entendre de témoins sous la foi du serment. Non seulement le texte entre guillemets est retranché, mais les mots "sous serment" qui précèdent sont également supprimés.

M. McKENZIE: Quel est le texte définitif de l'article ainsi modifié?

L'hon. M. MEIGHEN: Le voici:

Ces comités peuvent interroger toute personne qui comparaît devant eux, et les dispositions ainsi faites peuvent servir à aider l'association à prendre une décision touchant la question à l'étude.

Les dépositions ne se faisant pas sous la foi du serment, l'article, à mon sens, n'a guère de valeur, car tout groupe de citoyens peut interroger des témoins et prendre note des dépositions qu'ils obtiennent ainsi. Puisque l'autorisation de prendre des dépositions sous la foi du serment n'est pas accordée, on n'attribue à ces comités aucun pouvoir autre que celui dont jouit tout citoyen canadien.

M. McKENZIE: Ce qui m'a paru insolite, c'est qu'un comité ambulant de ce genre jouisse du droit de faire prêter serment à des témoins, puis à les interroger. Mais si cet article ne leur attribue pas le pouvoir d'assermenter les témoins, cette association pourrait, je suppose, déléguer ses pouvoirs à un comité ambulant qui obtiendrait des dépositions législatives sans aucun pouvoir.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. McKENZIE: Le pouvoir étant supprimé, rien ne s'oppose à l'adoption de ce texte, je suppose.

M. SHEARD: Etant le parrain de ce projet de loi, je puis bien ajouter que, à mon avis, les auteurs de cet article n'ont visé qu'à obtenir des renseignements d'ordre cemmercial, et en demandant qu'on assermentât les témoins, on ne désirait qu'à assurer la valeur des dépositions. Je ne m'oppose pas à l'amendement annoncé par le

suppléant du ministre de la Justice. L'association atteindra l'objecif visé en obtenant des renseignements; son seul désir étant d'obtenir des renseignements dignes de foi et bien exacts.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Rapport est fait du projet de loi ainsi modifié.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.

M. C. E. MAHON.

M. d'ANJOU demande:

1. Quelle rémunération C. E. Mahon, de Vancouver, a-t-il reçue comme président d'élection lors des dernières élections générales?
2. Qu'a-t-il retiré pour frais?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. $600.
2. Rien.

LE BUSTE DU PREMIER MINISTRE.

M. PAPINEAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté un buste en marbre de sir R. L. Borden?
2. Quelle urgence y avait-il de faire cette dépense pendant la guerre?
3. Qu'a-t-on fait de ce buste, et combien a-t-il coûté?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. A la demande de l'honorable président du Sénat, M. A. Laliberté, sculpteur de Montréal, a été autorisé le 15 juin 1914, à exécuter un buste en marbre du très honorable premier ministre, pour faire le pendant du buste de sir Wilfrid Laurier, déjà acheté par le Sénat, mais le paiement de cet ouvrage n'a été effectué qu'à la livraison du buste en octobre 1915.

2. (a) Entreposé pour le conserver en bon état jusqu'à ce que la salle du Sénat, dans les édifices parlementaires, soit prête à le recevoir; (b) $1,500.

MAISON DE CONVALESCENCE A CHARLOTTETOWN.

M. SINCLAIR (I. P.-E.) demande:

1. Combien, au total, ont coûté la construction, les réparations, l'aménagement et l'achat du refuge de convalescence à Charlottetown (I. P.-E.)?
2. Le contrat a-t-il été adjugé par soumission?
3. Sinon, combien a coûté la main-d'œuvre?
4. Combien ont coûté les matériaux?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. $261,778.66.
2. Oui.
3. Répondu sous le n° 2.
4. Répondu sous le n° 1.

SERVICE DE L'ENREGISTREMENT NOTIONAL.

M. MARCILE (Bagot) demande:

1. Quelle a été la dépense totale relevant de l'enregistrement de juin 1918 pour le Canada en général?
2. Quel montant a été payé pour chaque province?
3. Quel montant a été payé pour chaque comté?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): 1, 2 et 3. Répondu par le rapport de la commission d'enregistrement du Canada qui a été déposé sur le bureau de la Chambre des communes le 9 avril 1919.

M. DESLAURIERS demande:

1. Pourquoi les comptes du notaire D. A. Léonard et de Mlles Rolande Dutrissac, Clémentine Dutrissac, Ninette Dion, Laure Charbonneau, Anita Lagarde, Germaine Sénécal, Bernadette Dupré, Antoinette Langelier, Clara Watters, Juliette Thibault et Rose Brouillet, touchant l'enregistrement national, n'ont-ils pas été payés?
2. Pourquoi le docteur R. Laporte et M. Laurin n'ont-ils pas été payés pour les bureaux qu'ils ont loués aux fins de l'enregistrement national?

L'hon. M. ROWELL: Ces questions ne sont pas suffisamment précises. La commission d'enregistrement du Canada ne peut pas retrouver les noms.

M. SEGUIN demande:

1. Quand le Gouvernement entend-il acquitter les comptes des sous-registraires qui ont agi dans le comté de L'Assomption-Montcalm, lors de l'enregistrement national de juin 1918, et qui n'ont pas encore été payés?
2. Pourquoi ces comptes n'ont-ils pas été payés jusqu'ici?

L'hon. M. ROWELL:

1. Tous les comptes en souffrance seront réglés immédiatement.
2. Les fonds pour payer ces comptes ont été remis au registraire qui a négligé de se conformer aux instructions.

TRAITEMENT DES INSPECTEURS DE POIDS ET MESURES.

M. DESLAURIERS demande:

1. Quelle augmentation de traitement le Gouvernement a-t-il donnée aux inspecteurs des poids et mesures à Montréal, Toronto et Winnipeg?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de leur accorder dès qu'il le pourra une augmentation assez substantielle de traitement pour leur permettre une vie plus facile?

L'hon. M. MACLEAN:

1. La question des augmentations pour l'exercice financier actuel est laissée en suspens temporairement en attendant le reclassement du service de l'inspection des poids et mesures, par la commission du service civil.

2. La question est maintenant entre les mains de la commission du service civil.

LOI DE L'IMPOT SUR LE REVENU.

M. ROBB demande:

1. Quel est le revenu brut imposable sous l'empire de la loi de l'impôt sur le revenu, sauf les exemptions, pour les exercices terminés le 31 mars 1918 et le 31 mars 1919, tel qu'indiqué par les rentrées de l'impôt sur le revenu?

2. Quel est le revenu brut imposable sous l'empire de la loi de l'impôt sur le revenu, y compris les exemptions, pour les exercices terminés le 31 mars 1918 et le 31 mars 1919, tel qu'indiqué par les rentrées de l'impôt sur le revenu?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1 et 2. Le renseignement ne peut pas être fourni car les états sont dressés pour l'année solaire et non pour l'exercice financier du Canada. Les états de la taxe sur le revenu pour 1918 ont été préparés récemment et sont examinés en vue de la répartition, mais ceux de 1919 ne seront pas complétés avant le 28 février 1920.

ESCORTE MILITAIRE ACCORDEE A UN EVEQUE CATHOLIQUE.

L'hon. sir SAM HUGHES demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'environ cinquante soldats, commandés par un officier armé d'un revolver, ont escorté un évêque catholique, à Toronto, dans l'église catholique grecque, il y a dimanche huit jours?

2. Dans l'affirmative, par quelle autorité des soldats ont-ils été chargés d'une mission pareille?

3. Pourquoi a-t-on envoyé des soldats au lieu de la police?

4. Quelle explication le Gouvernement peut-il donner sur l'utilisation des soldats dans semblables circonstances?

Major général MEWBURN:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

4. On m'informe que les soldats qui ont suivi le prêtre ruthène dans l'église étaient des soldats démobilisés. Par conséquent, les autorités militaires n'avaient sur eux aucune autorité.

CONSCRITS ET VOLONTAIRES.

M. EULER demande:

1. Combien de conscrits ont été expédiés outre-mer?

2. Combien de volontaires se sont enrôlés après l'adoption de la loi du service militaire?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): 1. 47,509.

2. Le nombre de soldats qui se sont enrôlés volontairement après l'adoption de la loi du service militaire, à part ceux de la 1re catégorie qui tombaient sous le coup de ladite loi, a été de 29,007.

[L'hon. M. Maclean.]

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. POWER:

1. Qui est sous-ministre du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. Quels sont ses appointements?

4. Est-ce un vétéran de la guerre?

5. Sinon, a-t-on tenté d'obtenir les services d'un ancien soldat?

6. Le sous-ministre actuel a-t-il quelque aptitude particulière qui le rend propre à s'occuper des soldats rapatriés et des problèmes qui les touchent?

7. Quelle expérience a le sous-ministre actuel dans l'enseignement?

8. Les principes de l'éducation lui sont-ils familiers?

9. Pourquoi M. Sedgeworth a-t-il démissionné du poste de directeur de la rééducation professionnelle?

10. M. Sedgeworth a-t-il eu quelque mésintelligence avec le ministre ou le sous-ministre, sur des questions de programme affectant le bien des soldats licenciés?

11. Combien de personnes sont employées dans le personnel de publicité du ministère, et quels sont les appointements de chacune?

12. Combien a-t-on dépensé en publicité au ministère dans les derniers six mois?

13. Est-il vrai que les postes supérieurs de ce ministère sont offerts aux officiers seulement?

14. Les postes antérieurs confiés à M. Sedgeworth et à M. Robinson leur avaient-ils été confiés par la commission du service civil?

15. A-t-on annoncé pour remplir le poste de secrétaire de la commission des pensions?

Par M. DESLAURIERS:

1. Combien de poursuites ont été intentées à des compagnies, maisons ou propriétaires d'entrepôts frigorifiques, pour infraction aux lois des aliments, depuis 1914?

2. Combien de plaintes ont été portées contre ces compagnies ou propriétaires?

3. Quels sont les noms des maisons contre lesquelles des poursuites ont été prises?

4. Quelles ont été les punitions, amendes ou réprimandes imposées à ces personnes ou maisons?

5. Quels sont les détails des poursuites, avertissements ou punitions imposés aux installations frigorifiques à Montréal, Québec et Trois-Rivières, pendant les années susdites?

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

1. Des poursuites ont-elles été autorisées par le Gouvernement contre des particuliers de la province de la Nouvelle-Ecosse, pour négligence de placer des timbres sur les paquets de médecines brevetées ou spécialités avant le vente, comme l'exige la loi sur le revenu de guerre, 1915?

2. Quelles personne ou personnes ont été déléguées pour intenter ces poursuites?

3. Combien de poursuites, s'il en est, ont été intentées?

4. Quels avocats le Gouvernement a-t-il désignés pour les conduire?

5. Quelles sont les conditions de la nomination de ces avocats?

6. Quelle est la somme brute des amendes imposées?

7. Dans quels comtés de la Nouvelle-Ecosse ces poursuites ont-elles été intentées?

8. Qui a recommandé la nomination de ces plaignants et de ces avocats?

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. DESLAURIERS:

Copie de tous rapports, lettres, mémoires, messages, plans et estimations touchant la construction d'un pont sur la rivière Batiscan, dans la paroisse de Saint-François-Xavier de Batiscan, comté de Champlain.

Par M. ROBB:

Copie du bail ou des baux accordant l'usage d'environ 10,000 acres de terre de la réserve indienne de Saint-Pierre pour une durée de cinq ans à partir du mois de mai 1918, en faveur de Charles Bird et Jacob Jonnason, de Saint-Pierre, et de Rufus Stephen Benson et Rufus Henrickson, de Selkirk.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX PARCS ET RESERVES FORESTIERES.

Le projet de loi (bill n° 79), déposé par l'honorable M. Meighen (ministre de l'Intérieur), tendant à modifier la loi concernant les parcs et réserves forestières du domaine fédéral, est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussions des articles.

Sur l'article 1er (le paragraphe 2 de l'article 15 est modifié en rendant sujets à la confiscation l'outillage et l'équipement).

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): J'ai rédigé cet article en neuf, de sorte que je demande l'abrogation de l'article primitif. Je suis d'avis qu'il est préférable de rédiger entièrement un article lorsque la modification prend de telles proportions. Je propose donc l'amendement qui suit avec le consentement de la Chambre:

Que l'article 1er soit abrogé et qu'il soit remplacé par le suivant:

'1. Est par le présent modifié le paragraphe 2 de l'article 15 de la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux, chapitre 10 des Statuts de 1911, pour le remplacer par la disposition qui suit:

"2. Tout garde forestier peut saisir, soit dans les limites d'une réserve ou ailleurs, le bois, les arbres et le foin coupés ou transportés, tous les minéraux ou autres produits tirés du sol, tous les animaux, oiseaux et poissons capturés ou abattus et, dans les limites d'une réserve, peut confisquer toutes les armes à feu, munitions, explosifs, harpons, pièges, filets, cannes à pêcher, lignes et autres engins de pêche ou de chasse utilisés ou trouvés en possession de toute personne sans autorisation légale ou en contravention avec les dispositions de la présente loi ou des règlements adoptés ci-après; il pourra saisir l'outillage et tout l'équipement employé par ou trouvé en la possession de toutes personne ou personnes arrêtées pour avoir capturé ou tué tout animal, oiseau ou poisson".

M. McKENZIE: Je suppose que les poursuites intentées en vertu de cette loi seraient sommaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

M. McKENZIE: Comme on peut toujours en appeler d'une condamnation par voie sommaire, je suggérerais d'édicter que nulle destruction de biens n'aura lieu avant qu'il ait été finalement statué sur l'affaire, puisque l'appelant pourrait avoir gagné sa cause et s'apercevoir à la fin que l'on a détruit son bateau, ses filets ou ses engins de pêche.

L'hon. M. MEIGHEN: La loi investissait le garde-pêche du droit de confiscation; mais on pense que c'est un pouvoir par trop étendu et, par l'amendement, ce droit appartiendra aux juges de paix. Avec ce pouvoir dans les mains, il pourrait, au cas d'un appel à lui signifié le jour du procès ou avant que la confiscation ait lieu, attendre, pour disposer des biens, que l'appel ait été institué et entendu. Il y a dans différentes lois beaucoup de clauses semblables à celles-ci, et le chef du service que cela concerne n'a jamais rencontré la difficulté dont parle mon honorable ami. Je n'aimerais pas à retarder l'adoption du projet de loi et, si je pouvais sans cela faire ce que l'on me demande, j'en serais bien aise.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (amendement pour autoriser la concession de droits de surface en certains cas, relativement aux gisements miniers).

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose que le paragraphe 3 de l'article 2 soit modifié par abrogation des mots "aux concessionnaires", mots auxquels seront substitués les suivants: "à la Couronne représentée par la province de la Colombie-Anglaise".

Comme chacun sait, les métaux précieux, c'est-à-dire l'or et l'argent, appartenaient à cette province par une décision rendue autrefois par le Conseil privé, tandis que les métaux communs appartenaient au Dominion. Un décret du conseil établit que, dans le cas de ces derniers métaux, ils seraient vendus à la province. Ce décret, date de 1890—car il en est qui remontent à une époque aussi lointaine—portait que les métaux communs pourraient être vendus, et, au cas où quelqu'un s'inscrirait, conformément à la loi de la province, pour des droits miniers dans la zone des chemins de fer, il aurait droit au bail d'une surface assez étendue pour lui permettre d'exploiter sa mine; mais, du jour où furent établis les parcs et réserves forestières, on se demanda si l'aliénation d'un droit de surface ne gênerait pas considérablement l'usage de ces réserves et de ces parcs. En conséquence de cette difficulté, il fut établi que dans le cas de parcs et réserves forestières, une simple

location aurait lieu sujette aux clauses et conditions du bill. Le présent bill porte continuation de ce système, mais il porte de plus que, dans le cas où l'on aurait acquis des droits de la province de la Colombie-Anglaise avant l'établissement de parcs et de réserves, on pourrait les vendre, puisque, par la loi antérieure, on aurait eu le droit de les vendre en même temps que ceux relatifs au sous-sol. Certains cas de ce genre se sont produits et le décret du Gouverneur en conseil mentionné au paragraphe 3, a réglé ce point. L'amendement nous permettra d'agir de la même façon si plus tard quelqu'un acquérait des droits avant que les réserves soient établies, et il ratifie la décision prise dans les trois cas en question.

M. McKENZZIE: Quels sont les minéraux qui appartiennent à la province et quels sont ceux qui appartiennent au Dominion? Il serait sans doute possible de comprendre mieux cette affaire si nous savions ce que traitent ces décrets.

L'hon. M. MEIGHEN: Les métaux précieux sont la propriété de la province et les autres, du Dominion. Il m'est impossible de dire quels sont ces métaux précieux, mais ils comprennent sans doute l'or, l'argent et le cuivre. Le métal par excellence qui est à nous, c'est la houille, et c'est à celui-là que le présent bill se rapporte surtout. Quant au fer, je n'en suis pas sûr, mais je crois savoir qu'on le range parmi les métaux communs.

M. VIEN: Pourquoi le décret n° 2156 a-t-il attribué les droits de mine aux propriétaires de l'I.O.U., de l'O.K. et à la compagnie dite Apex Mineral Claims, et à quelles conditions?

L'hon. M. MEIGHEN: Si ce n'avait été de l'établissement des réserves forestières, les concessionnaires de ces mines auraient eu, par la loi de 1890, les droits que le décret du conseil accorde quant à la surface; mais, une fois les réserves établies, le ministère de la Justice décida que la loi de 1890 ne s'appliquait qu'aux terres possédées par la Couronne représentée par le Canada, et non pas aux terres réservées pour la vente.

Ces terrains furent offerts en vente après que les droits eurent été acquis, c'est-à-dire après inscription de la demande qui en avait été faite selon la loi de la Colombie-Anglaise. Il était donc tout juste que ceux qui les avaient acquis n'en fussent pas dépossédés ensuite par l'établissement de réserves forestières. La loi ne s'applique pas à ceux qui ont acquis des droits après cela. Il s'est présenté des circonstances par suite desquelles il a fallu agir; je ne me rappelle pas exactement ce que c'était, mais je pense qu'il y a eu une émission d'obligations ou quelque chose de cette nature. L'honorable député de Caribou (M. Fulton) est plus en état que moi de dire ce qui est survenu. Il était nécessaire de confirmer les droits acquis par ces gens-là, et tel est l'objet de la loi dont il s'agit maintenant.

M. VIEN: Etait-il nécessaire de faire ratifier le décret ministériel par un acte du Parlement?

L'hon. M. MEIGHEN: La loi ne l'exigeait pas, mais d'après la coutume dérivant de la constitution, on n'eût pas mal fait de venir dire au Parlement ce qu'il avait été nécessaire de faire, et de lui en demander la confirmation.

M. VIEN: Le décret ministériel n° 2156 doit avoir été rendu d'après certaines dispositions de la loi autorisant le Gouverneur en conseil à le rendre.

L'hon. M. MEIGHEN: En effet.

M. VIEN: Alors, pourquoi serait-il nécessaire de le ratifier?

L'hon. M. MEIGHEN: Le décret nommant un séquestre au Grand-Tronc-Pacifique fut rendu en vertu d'une loi statutaire. Le Gouverneur en conseil était autorisé à le rendre. Cependant...

M. McKENZIE: Ce n'est pas certain.

L'hon. M. MEIGHEN: ...après avoir été rendu il fut soumis au Parlement pour être ratifié selon la pratique constitutionnelle. Il en est ainsi du décret dont il s'agit maintenant. La loi ne nous oblige pas à le faire ratifier par le Parlement. L'effet constant de tout décret ministériel adopté en vertu de la loi des mesures de guerre doit pratiquement cesser en même temps que la loi en vertu de laquelle il aura été rendu, c'est-à-dire dès que la guerre sera terminée. Il faudra le faire ratifier si l'on veut en prolonger ensuite l'existence. Dans le cas actuel, l'effet n'étant pas un effet constant de sa nature, mais étant plutôt un fait accompli, je ne pense pas qu'il soit nécessaire, aux yeux de la loi, de le faire ratifier. Au point de vue de la pratique constitutionnelle, il n'est pas mal, cependant, de le faire ratifier.

M. VIEN: L'honorable ministre veut-il dire que le décret ministériel n° 2156 a été rendu en vertu de la loi des mesures de guerre?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire au juste en vertu de quelle loi, tant il en est mentionné quand on rend un décret. Il est probable qu'il a été rendu en vertu de la loi

des terres fédérales ou de celle des mesures de guerre, ou de toute autre en vertu de laquelle il devait être rendu. Voilà une pratique à laquelle je recommande à mon honorable ami de se conformer quand il sera ministre.

M. VIEN: Je ne le serai probablement jamais, mais en attendant que je le sois, si toutefois je dois l'être, je tiendrais à approfondir ce sujet davantage. Si, pour rendre ce décret, on a dû se baser sur la loi des mesures de guerre, c'est une raison de plus, pour la Chambre, de l'étudier à fond et de savoir au juste ce que pense le ministre de la Justice du droit des propriétaires de ces terrains miniers. Avant que nous n'adoptions cet article, l'opinion par écrit de l'honorable ministre à ce sujet devrait être déposée, afin que nous puissions étudier la question de plus près.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'a pas été donné d'opinion par écrit, mais je n'hésite pas à exprimer l'opinion qui va paraître dans le compte rendu et va signifier que leurs droits sont parfaitement garantis.

M. VIEN: Cette opinion ne constitue pas une réponse à ma question. Je demande si ces réclamants avaient réellement droit de recevoir de la couronne un titre de propriété par rapport à ces terrains miniers. Le ministre dit qu'ils avaient des droits acquis qu'il était tout juste que la couronne les reconnût, par rapport à la surface des terrains et aux matériaux qu'ils pouvaient comprendre. Mais le Gouvernement n'ayant été autorisé par aucune loi à les reconnaître, l'honorable ministre vient nous dire, aujourd'hui, sans être parfaitement certain, toutefois, qu'il a cru nécessaire de se baser sur la loi des mesures de guerre pour rendre un décret au sujet des droits des propriétaires de ces terrains. Eh bien, nous devrions nous assurer exactement de ce que sont ces droits-là. D'après l'honorable ministre, ces gens avaient droit à ces terrains, mais je voudrais savoir quels étaient leurs titres, si ces titres étaient clairs et en quoi ils ont priorité sur celui du Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois l'avoir expliqué. Ils ont demandé ces terrains avant que la réserve ne fût établie.

M. VIEN: Quand?

L'hon. M. MEIGHEN: Avant l'établissement de la réserve. C'est le seul point de quelque importance. Lorsque la loi de 1890 était en vigueur, elle permettait à l'inscrit de ces concessions, s'il se conformait aux règlements de la Colombie-Anglaise, d'acquérir le dessus du sol autant qu'il était nécessaire pour exploiter les concessions. Ce droit était intact. Cependant, il n'a pas été accordé, parce que les inscrits n'ont pas prouvé leurs titres et que nous n'en savions rien. Subséquemment, le Parlement établit une réserve et la loi d'établissement, de l'avis du ministre de la Justice, supprime le droit de l'inscrit, parce que la loi de 1890 ne s'appliquait qu'aux terres à vendre. Les ayants droits se trouvent dans cette situation lorsqu'ils demandent les droits de surface. Rien ne saurait être plus clair que notre devoir de les rétablir dans l'état où ils se trouvaient avant l'établissement de la réserve. L'honorable député comprend-il?

M. VIEN: La loi des réserves forestières et des parcs fédéraux autorisait-elle le ministre à agir ainsi?

L'hon. M. MEIGHEN: Non; voilà pourquoi cette prescription législative est nécessaire. On ne savait pas alors qu'il existait des droits. On ne l'a su que plus tard, lorsque ces gens-là ont adressé une demande et déclaré que la loi de la Colombie-Anglaise s'appliquait à eux.

M. McKENZIE: A mon sens, l'objection de l'honorable député (M. Vien) au sujet de l'adoption de ce décret du conseil est assez fondée. D'ordinaire, le ministre intérimaire de la Justice discute la question de droit avec force et clarté, mais il n'y a pas beaucoup de force dans sa prétention qu'il peut se faire autoriser ici et là, remonter à autant de lois que bon lui semble et glaner des pouvoirs afin de rendre un décret du conseil. A mon avis, cette interprétation de la loi et ce raisonnement ne valent rien. C'est une interprétation contre laquelle les tribunaux de ce pays se mettent en garde. Ils déclarent que le pouvoir de rendre un décret du conseil doit être absolu. Il ne vaut pas s'il n'est pas fondé sur une prescription de la loi. Lorsqu'on adopte une loi autorisant le Gouverneur en conseil à rendre un décret afin de parfaire cette loi, l'autorisation est claire et conforme à l'intention du Parlement.

Un décret du conseil ne peut être rendu à la faveur d'une autre loi. Le ministre intérimaire de la Justice ne dirait pas, j'en suis certain, qu'on peut passer d'une loi à une autre pour obtenir l'autorisation de rendre un décret. Chaque décret doit être fondé sur un pouvoir statutaire et sur ce pouvoir statutaire seulement. Nous devrions tous comprendre que les tribunaux et la constitution de ce pays, ainsi que les tribunaux anglais aussi loin que leurs archives remontent, ont toujours sauvegardé avec zèle les

lois du Parlement, et du peuple contre les empiétements des décrets du Conseil. Les cours de justice ont toujours annulé les procédures faites aux termes d'un décret, à moins que celui-ci ne fût solidement fondé sur l'autorisation du Parlement exprimée dans la loi.

Si le ministre déclare que ces décrets relatifs aux gisements miniers du Nord-Ouest étaient fondés sur la loi des mesures de guerre, je dirai certainement que l'autorisation n'était pas valable et que c'était donner à la loi un sens que le Parlement n'avait pas songé à lui attribuer que de dire qu'elle suffisait à autoriser l'adoption de décrets concernant les terrains miniers du Nord-Ouest. J'espère que le ministre a une meilleure autorisation pour rendre ce décret. S'il n'en a aucune, il ferait mieux d'insérer dans le projet de loi un article qui permettrait au ministère de remettre ces titres à ceux qui y ont droit, plutôt que de nous dire qu'il existe un décret pour confirmer une chose dont nous ne connaissons pas le premier mot. Cette disposition est légitime, j'imagine. D'un autre côté, le ministre ne doit pas trop compter sur la confiance que nous avons en lui et au ministère pour tenter de faire rendre des prescriptions législatives sans fournir les renseignements voulus.

L'hon. M. MEIGHEN: Si la doctrine de mon honorable ami est absolument saine, un décret du conseil n'a aucune valeur, à moins qu'il ne tire son origine d'une prescription de la loi. J'espère qu'il continuera à prêcher cette doctrine à ses partisans de tous les coins du pays. Pourtant, voici ce que j'ai dit: Un décret peut être fondé sur une loi, voire même sur deux, et si dans le corps du décret, deux lois sont invoquées, le décret est solide pourvu que l'un ou l'autre l'autorise. Voilà ce que j'ai dit. Par conséquent, ceux qui ont à rédiger les recommandations et les décrets ont ordinairement pour pratique d'invoquer toutes les autorisations qui peuvent servir à justifier ces décrets. Il se peut donc qu'on ait invoqué plus d'une loi dans le présent cas.

Toutefois, ce que j'ai sous les yeux n'indique pas que le décret ait été rendu en vertu de la loi des mesures de guerre, mais plutôt qu'on s'est prévalu pour cela du pouvoir de réglementation conféré par la loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux. On aurait bien pu invoquer la loi des mesures de guerre, dont personne, j'imagine, n'eût contesté la validité; mais c'est là question qui ne se pose pas en ce moment, puisque ce que le Parlement est appelé à décider, c'est de savoir s'il y a lieu d'accorder ces droits-là et s'il y aura lieu à l'avenir d'en faire autant chaque fois qu'il se présentera une situation semblable, étant donné que la présente loi confirmera tout droit ainsi conféré.

M. VIEN: Le ministre nous a dit que le décret du conseil n'est pas fondé sur la loi relative aux réserves forestières et aux parcs fédéraux.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas l'avoir dit.

M. VIEN: C'est ce qu'il m'a semblé il y a un instant. Si le ministre me reprend sur ce point-là, je m'inclinerai volontiers devant ses explications.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que l'honorable député fait erreur.

M. VIEN: J'ai demandé au ministre si la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux autorisait le Gouvernement à faire rendre le décret dont il s'agit en ce moment; il m'a répondu que non, et c'est pourquoi, semble-t-il, il est devenu nécessaire de faire voter une loi nouvelle.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce que j'ai voulu dire et que l'honorable député n'a peut-être pas bien compris, c'est que la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux ne vise aucunement la catégorie de cas prévus par le présent article et qui se sont présentés depuis que la loi est établie. On s'est aperçu, en effet, que d'autres droits dont on ignorait l'existence, avaient été acquis avant l'établissement de cette loi. Ces droits, le projet de loi ne tend pas à les soustraire aux perscriptions législatives concernant la création d'un parc, mais il se peut fort bien que le pouvoir de réglementation conféré par la loi autorise le Gouverneur en conseil à les y soustraire. Je ne dis pas que cela soit, mais c'est fort possible; mais, quoi qu'il en soit, la nouvelle loi a pour objet de ratifier ce qui est déjà fait.

La question que le Parlement est appelé à examiner est donc celle de savoir s'il y a lieu de confirmer les droits bien déterminés que certaines personnes avaient acquis dès avant la création du parc. Je ne sais s'il existe d'autres cas que les trois dont on s'est déjà occupé, mais la chose est bien possible et, à mon humble avis, il convient assurément de confirmer des droits pareils. Refuser de le faire équivaudrait, selon moi, à décréter le mépris des droits.

M. VIEN: Si les faits sont tels qu'on les représente, les titulaires des concessions

minières sur les terres en question devraient, je le reconnais, être rétablis dans leurs droits. Mais, abstraction faite de cette considération, il existe la question de principe dont le chef de l'opposition parlait il y a un instant, et qui est celle de savoir si le Gouvernement a le droit de faire rendre un décret du conseil sans autre autorisation légale que celle que lui est conférée par la loi des mesures de guerre. Il est d'usage de spécifier dans un décret la loi sur laquelle il est fondé. Le ministre a-t-il sous les yeux celui dont il s'agit en ce moment?

L'hon. M. MEIGHEN: Non; j'ai une note qui s'y rapporte, mais les termes n'en sont pas bien définis.

M. VIEN: Le ministre n'a pas ce décret sous les yeux? Il serait pourtant assez instructif de le lire; on saurait ainsi sur quelle loi il est fondé. Si un tel décret n'a d'autre autorisation législative que celle de la loi des mesures de guerre, les membres de la gauche ont toute raison, je crois, de faire observer au Gouvernement qu'en l'absence d'autorisation suffisante il est de son devoir de s'abstenir de faire rendre des décrets. Ainsi, pour atteindre l'objet visé par le décret n° 2156, le Gouvernement aurait pu aisément attendre que le Parlement lui eût accordé l'autorisation voulue. Dire qu'au lieu de faire rendre des décrets en l'absence d'autorisation législative, le Gouvernement doit d'abord se faire autoriser par le Parlement, c'est simplement, à mon avis, énoncer un des sains principes du gouvernement anglais.

S'il n'est pas autorisé par une loi, le décret dont il s'agit ici n'aura de validité que le jour où le Parlement l'aura ratifié. Il me semble qu'au lieu de faire rendre un décret sans la moindre autorisation, le Gouvernement ferait montre de plus de logique s'il commençait par inviter la Chambre à voter une loi l'autorisant à le faire. Cela le dispenserait de recourir à quelque décret illégal. Jamais, certes, il n'est venu à la pensée de ceux qui ont consenti à l'établissement de la loi des mesures de guerre que l'on profiterait de celle-ci pour faire rendre un décret tel que celui dont on propose aujourd'hui la ratification.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 3 (pouvoir d'exproprier des terres pour les besoins des parcs).

M. HAY: Je veux parler de l'expropriation des terres des Indiens. Ceux-ci, si je ne me trompe, possèdent des terres en vertu d'une convention avec l'Etat, mais par la mesure actuelle, le ministre s'arroge le droit d'exproprier les terres des Indiens pour les besoins des parcs, ou autres fins si c'est nécessaire. Je désirerais savoir si le Gouvernement a le droit de le faire sans le consentement des Indiens?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que l'on puisse discuter ce droit au Parlement, généralement parlant. Quant à son opportunité, j'opinerai dans la négative. Je veux dire que le Parlement doit faire bien attention de ne pas adopter de politique générale d'expropriation des réserves indiennes. En vertu de la loi actuelle, il est nécessaire d'établir des pouvoirs d'expropriation pour les réserves indiennes. Pour les fins de chemins de fer ou de travaux publics, ou même pour les routes, cette autorité existe aujourd'hui. Il reste à nous demander si ce pouvoir doit s'étendre aux besoins des additions nécessaires aux parcs. Il y a un exemple dans le moment. Je veux parler d'une île du Saint-Laurent, près de la ville de Morrisburg, où une certaine tribu indienne a acquis des droits il y a une centaine d'années. Je puis me tromper, et j'espère que l'honorable député de Dundas (M. Casselman) est présent, mais je crois que personne n'a vécu sur cette île depuis des années. Elle a servi à quelque compagnie, bien que je ne veuille pas parler avec trop de certitude. Quoi qu'il en soit, il est très à désirer, dans l'intérêt général, que nous en fassions l'acquisition pour un parc. Je crois assurer sans me tromper que les titres des Indiens à cette propriété sont fort douteux, mais s'ils y sont intéressés en quoi que ce soit, nous les dédommagerons amplement et la tribu ne perdra rien.

La division des parcs et le public voisin de cette île désirent vivement que nous fassions l'acquisition de cette île pour la convertir en un parc et un sanctuaire des oiseaux. Voilà le but évident, mais à moins que l'amendement ait une portée assez large on ne pourra rien faire dans cette île.

J'assurerai à l'honorable député et à la Chambre que le Parlement doit être très prudent en adoptant des lois d'expropriation qui affectent les réserves des Indiens. J'ai déjà eu l'occasion d'étudier la question au sujet d'une autre mesure. Quand l'expropriation n'est demandée que dans un but général, comme pour des travaux de ferme et autres du même genre, je me demande si réellement le Parlement devrait adopter ces mesures. Cependant, comme ce projet-ci n'est pas d'un caractère général et ne veut pas dire un envahissement des réserves indiennes dans le sens propre, je ne

crois pas que nous puissions hésiter à adopter cette mesure.

M. CANNON: Combien y a-t-il de parcs fédéraux aujourd'hui?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne puis le dire dans le moment. Il y en a un grand nombre dans les diverses provinces, et l'on se propose de les augmenter. Plus on va plus on s'aperçoit du prix de ces parcs pour les provinces. Le montant d'argent que leur existence a amené au pays se chiffre dans les millions.

M. VIEN: Le Gouvernement demande le pouvoir d'exproprier. A-t-il aucune politique arrêtée touchant les terres qu'il veut exproprier dans un avenir prochain?

L'hon. M. MEIGHEN: En ce qui concerne les terres des Indiens, nous n'avons que cette île en vue. C'est une petite île du Saint-Laurent, je n'en connais pas au juste la superficie. C'est tout ce que nous avons à l'idée pour le moment.

M. VIEN: Ne vaudrait-il pas mieux que le Gouvernement spécifiât la terre qu'il veut exproprier en en faisant chaque fois la demande au Parlement? L'affaire n'est jamais d'une urgence telle qu'on ne puisse attendre à la législature suivante, et alors la Chambre et le pays pourraient donner leurs raisons pour lesquelles ils s'opposent à l'expropriation, si tel est leur désir.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Parlement aura cette occasion. Si le pouvoir est juste, c'est une question de principe, mais le crédit spécial ne serait décidé que lorsqu'il serait soumis à la Chambre. Quand même cette mesure sera adoptée, la question d'exproprier cette île en particulier sera débattue lorsque l'article pour son expropriation viendra devant le comité dans les crédits. Ainsi donc, chaque cas doit être soumis en particulier au Parlement.

M. VIEN: Je prétends que le remède ne serait pas suffisant.

Cet article donne au ministre le droit d'exproprier. Aussitôt qu'il aura pris possession de la terre, elle tombera sous les termes de la loi d'expropriation. Quels sont ces termes? Lorsque le Gouvernement a déposé un plan de la terre qu'il veut exproprier, le titre de cette propriété passe aussitôt à la couronne. Il ne s'agit pas de paiement; cette question se règle plus tard. Il est vrai qu'au moment où il faut payer la terre expropriée, le ministre demande le montant nécessaire lorsqu'il soumet son budget à la Chambre; mais l'expropriation proprement dite se sera effectuée en vertu

[L'hon. M. Meighen.]

du présent article. Je ne crois pas qu'il convienne de donner au Gouvernement le droit d'exproprier ci et là les terres qu'il voudra réserver en qualité de parcs fédéraux, de réserves pour les Indiens, et les terres de la couronne dans les différentes provinces. Cet article autorise le gouvernement fédéral à exproprier les terres de la Couronne qui relèvent des diverses provinces. Pour moi, je trouve imprudent de donner au Gouvernement des pouvoirs si étendus; il vaudrait mieux que le Gouvernement présentât à chaque session son programme pour le développement de nos parcs. Alors la Chambre aurait l'occasion de présenter ses objections aux différents projets du ministère, et j'espère que plus d'une fois elle saura démontrer au Gouvernement l'imprévoyance de certaines allocations. Je voudrais voir biffer cet article..

M. CANNON: Quel est le but de ces parcs fédéraux?

L'hon. M. MEIGHEN: D'être des parcs fédéraux.

M. CANNON: Quel est le but d'un parc fédéral?

L'hon. M. MEIGHEN: Mes paroles ne feraient qu'obscurcir le sens très clair des mots "Parcs fédéraux" (Dominion Parks).

M. CANNON: Nous avons à Montréal, par exemple, un parc dit "Dominion Park"; c'est un lieu d'amusement. Je suppose que le ministre ne va pas établir des parcs comme lieux d'amusement?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois franchement que l'honorable député comprend tout aussi bien que moi quel est le but d'un parc. J'espère qu'il ne m'interroge pas comme s'il me jugeait parrain d'une mesure suspecte. Ces parcs fédéraux sont établis depuis des années; ils le furent même, presque tous, par un gouvernement qui ne comptait pas l'honorable député au nombre de ses adversaires. Nos parcs fédéraux sont destinés à fournir de l'instruction, de l'amusement et de la récréation, à attirer des visiteurs, et toutes choses de ce genre. Par exemple, nous avons aujourd'hui un parc qui héberge un troupeau d'entre trois et quatre mille bisons à l'état sauvage—le seul troupeau de bisons sauvages dans le monde entier. On ne saurait dire, ce me semble, que c'est un pur amusement que de regarder nos bisons; en plus c'est instructif et hautement intéressant.

M. CANNON: Et aussi assez dangereux.

L'hon. M. MEIGHEN: Puis nous avons nos parcs des montagnes Rocheuses qui sont

devenus le rendez-vous des touristes. Nous y avons installé un terrain de "golf" et nous le perfectionnons. Nous percevons de cette manière une somme assez considérable provenant de ceux qui sont le plus capables de payer. En ce qui regarde l'argument donné tantôt par l'honorable député, toute expropriation se base sur les considérations suivantes. Supposons que nous désirons construire un édifice, la loi d'expropriation nous en donne le droit; mais personne ne voudra sûrement obliger le Gouvernement à se présenter devant le Parlement pour obtenir l'autorisation d'exproprier chaque lopin de terre que nous désirons dans chaque ville du Canada. Personne, mieux que l'honorable député, ne sait combien d'heures sont épuisées à faire adopter une mesure par la Chambre; et combien d'heures sont gaspillées. Je crois bien que le Parlement n'aurait jamais fini de statuer s'il nous fallait nous présenter devant lui chaque fois que nous voudrions procéder à une expropriation quelconque. Nous prenons une autorisation générale; puis le Parlement se prononce sur chaque cas individuel lorsqu'il vote les crédits. Voilà la méthode qu'on suit depuis de longues années; nous n'y avons rien changé.

M. PARENT: Y a-t-il dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick des parcs comme ceux-là?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne risque pas de me tromper, je crois, lorsque je dis qu'il se trouve des parcs fédéraux dans chacune des provinces. J'avoue que je ne peux pas me dire versé dans les détails de chaque cas. Je sais qu'en ce moment, nous projetons l'établissement d'un parc à Annapolis-Royal, en Nouvelle-Ecosse. Je crois qu'à la dernière session il a été présenté un bill autorisant l'établissement sur le Saint-Laurent, à Québec, d'un refuge pour les oiseaux. Et cela, c'est un parc, naturellement.

L'hon. M. LEMIEUX: Sur l'île Bonaventure.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le parc à Annapolis-Royal est très petit; c'est une parcelle de terrain historique près de la ville d'Annapolis. Si le ministre va s'établir comme fournisseur de parcs, il trouvera dans la Nouvelle-Ecosse de grandes étendues de terrain dont la réserve à cette fin serait très avantageuse. Ces terres, dans l'ouest et dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, appartiennent au gouvernement provincial. Elles ne sont pas très boisées, mais il s'y trouve des lacs, des ruisseaux et des coins pittoresques. Je ne vois pas pourquoi la Nouvelle-Ecosse ne participerait pas, jusqu'à un certain point, comme les provinces de l'Ouest, à cette dépense sur les parcs. Je pourrais indiquer à mon honorable ami un endroit de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse où, moyenant un très bas prix, une grande superficie pourrait être expropriée à la province pour devenir un parc fédéral. Dans mon comté, il y a une étendue de vingt mille arpents couverte de bois dur, tel que le bouleau, l'érable et le hêtre. Son bois n'a aucune valeur pour la construction, mais elle est toute parsemée de lacs et de ruisseaux et servirait très bien à la récréation, à la pêche et à la conservation du gibier. J'aimerais à ce que le ministre étudie la chose. Je préconise la création de parcs publics. Les terrains que nous avons réservés à Banff et ailleurs, dans l'Ouest canadien, sont à notre commun avantage; nous en sommes très fiers. Aussi bien, l'est du Canada devrait, jusqu'à un certain point, profiter de cette dépense. Puisque le ministre s'est donné le pouvoir d'exproprier les terres appartenant aux provinces, il lui serait fort possible d'acquérir ce morceau sous l'autorité de cette loi.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a raison de dire qu'il serait à l'avantage, non seulement de la Nouvelle-Ecosse, mais de tout le pays, que l'on fît un parc dans cette province de tout terrain qui servirait mieux à ces fins. J'ai mentionné Annapolis-Royal, car le sujet a été porté à mon attention cet après-midi seulement. Il faut toutefois tenir compte d'une chose. Si la fondation de parcs s'est poursuivie si considérablement dans l'Ouest, cela doit être surtout attribué au fait que le gouvernement fédéral possédait ces terres et n'avait pas besoin de les acheter. Par suite le coût de la création de parcs était moins élevé. Ma province de Manitoba, bien que nous y possédions des terrains, n'a aucun parc fédéral, non plus, je crois, que la Saskatchewan. L'Alberta en a, et une assez grande superficie y est mise de côté, de façon très appropriée, pour la création de parcs fédéraux. La Colombie-Anglaise, qui nationalise ses ressources naturelles, a acquis un terrain sur l'île de Vancouver pour en faire un parc. Les gouvernements provinciaux qui possèdent leurs propres ressources naturelles pourraient grandement aider à la création de parcs en réservant le terrain. Je n'attache pas beaucoup d'importance à l'article qui nous donne le pouvoir d'exproprier les terres provinciales de la Couronne. Il ne porte, je présume, que sur les lopins de terres qui pourraient être essentiels à l'a-

grandissement d'un parc existant. Certes, j'hésiterais à utiliser ce pouvoir quant aux terres provinciales de la Couronne.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourrais-je dire au ministre que cet article paraît plus sévère qu'en réalité il ne l'est après l'explication qu'il en a donnée? Au sujet des refuges d'oiseaux, j'ai une connaissance personnelle de ce qui eut lieu l'an dernier par suite d'une loi que l'on avait votée à cet effet la session antérieure. Le gouvernement fédéral avait envoyé à Québec un des fonctionnaires du département de l'Intérieur, M. Hewitt, qui, en s'entendant avec le département des terres de la Couronne, obtint, à titre de refuge d'oiseaux, et sans qu'une expropriation eût lieu, la propriété du Rocher des Oiseaux, d'une partie de l'île de Bonaventure et du Rocher Percé. Si le ministre maintien dans le projet de loi ce pouvoir d'exproprier, il nous portera à croire qu'il peut réellement exproprier les terrains d'une province, alors que c'est matière à une entente entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Le ministre devrait donc trouver une autre rédaction pour régler ce point. Pour les Sauvages, je sais que le Gouvernement procède par voie d'expropriation, qu'il agit alors contre ses pupilles; mais, pour les provinces, c'est tout différent. Je ne parle pas des provinces de l'Ouest, où les terres de la Couronne sont fédérales, mais de celles où elles sont provinciales, comme le Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

M. CANNON: Le Gouvernement fédéral n'a aucun droit d'exproprier les biens provinciaux. Dans la loi de l'Amérique britannique du Nord, les biens du Gouvernement fédéral et ceux des gouvernements provinciaux sont énumérés. Sa Majesté, comme représentant des provinces, possède tout ce qui est défini dans cette énumération. Je ne pense pas que le Gouvernement fédéral puisse instituer des procédures d'expropriation contre les provinces. Le ministre admettra que le Gouvernement fédéral, au nom de Sa Majesté, ne pourrait assurément pas prendre des procédures contre Sa Majesté représentée par un gouvernement provincial. Le ministre a dit qu'il ne voulait être soupçonné d'aucun mauvais dessein ni d'être l'auteur d'un très mauvais plan. Je n'ai jamais eu, quant à moi, de tels soupçons contre lui, car il est au-dessus de tout soupçon. Il l'a toujours été. Il n'a jamais donné à l'opposition motif quelconque de le soupçonner. Ce projet de loi est très important en un sens.

[L'hon. M. Meighen.]

Dans la province de Québec, par exemple, l'administration provinciale a établi des parcs; il y a celui du comté de Charlevoix. Supposons qu'en vertu de cet article le Gouvernement fédéral décide d'établir au même endroit un parc national, le ministre veut-il prétendre que l'article en question lui donnerait le droit d'exproprier? Cela entraînerait aussitôt une dispute entre les deux gouvernements. J'ai remarqué que tous les projets soumis par le ministre tendent d'une façon générale à empiéter sur les droits des provinces; ce serait certainement ce qui arriverait dans ce cas-ci. Je prétends que l'article est absolument inconstitutionnel, parce qu'il donne au Gouvernement fédéral le droit d'exproprier la propriété des provinces.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député quant à la loi. Il me semble que le Gouvernement fédéral possède déjà le droit d'exproprier des terrains appartenant aux provinces, pour les chemins de fer, par exemple. Mais je suis d'accord avec lui, quant à la question de pratique, non pas de droit. On n'avait pas encore attiré mon attention d'une façon spéciale sur cette partie du bill. J'ai lieu de croire que la province d'Ontario peut avoir certains intérêts dans l'île du Saint-Laurent dont j'ai parlé, et que les Sauvages peuvent en avoir eux aussi qui soient communs avec ceux de la province, et c'est probablement ce qu'avait en vue le rédacteur du bill. Je ne voudrais pas que le Gouvernement exerçât son droit d'expropriation pour s'emparer d'un bien provincial, mais je ne pense pas qu'on puisse dire que cette mesure entrave les droits des provinces d'une façon aussi alarmante que l'honorable député voudrait nous le faire croire. On peut être sûr que n'importe quelle province serait heureuse qu'on exproprie une partie de sa propriété, dans le but d'en faire un parc. D'autre part, je ne pense pas que nous dussions souffrir du fait qu'on éliminera l'article qui a trait à l'expropriation des terrains des provinces; c'est pourquoi j'ai l'honneur de proposer:

Que les mots "qu'ils appartiennent à sa Majesté, du droit d'une province ou aux Indiens" soient biffés et remplacés par les mots "y compris les terres des Indiens."

Alors si nous ne pouvons pas faire un arrangement avec la province, il n'y aura pas de parc.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous pouvez toujours faire un arrangement avec une province dans une question d'intérêt public. Le ministre a parlé d'une île qui est l'objet

d'un différend entre une province et les Indiens.

L'hon. M. MEIGHEN: Les Indiens y possèdent certains droits.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous avons un cas semblable dans la province de Québec. Il y a une petite île en face de la réserve de Caughwanaga, dont le Gouvernement réclame aussi la propriété. Le différend a été très sérieux et je ne sais pas trop si un jugement n'a pas été rendu dernièrement.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté, et rapport est fait sur le projet de loi.

3e LECTURE

Après examen sommaire en comité général, de trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 78), déposé par l'honorable Arthur Meighen (ministre intérimaire de la Justice), modifiant le Code criminel en ce qui concerne la séduction des filles mineures;

Le 2e (bill n° 88), déposé par le même, modifiant la convention relative aux oiseaux migrateurs.

Le 3e (bill n° 52), déposé par l'honorable M. Calder (ministre de l'Immigration et de la Colonisation), modifiant la loi sur l'immigration.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES JUGES.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de modifier la loi des juges afin de pourvoir aux émoluments d'un juge supplémentaire des cours de comté de la Colombie-Anglaise, à $3,000 par année.

M. STEVENS: Je tiens à signaler à l'attention du ministre et du Gouvernement l'insuffisance des émoluments payés non seulement aux juges de comtés, mais aussi à ceux de la Cour suprême de la Colombie-Anglaise. Pour ce qui est des juges des cours de comtés en particulier, la chose a été signalée plusieurs fois au ministre de la Justice. On a paru accueillir la demande favorablement et l'on a souvent promis de l'étudier, mais on n'a pas fait grand'chose.

Je serais bien aise d'obtenir l'avis du ministre intérimaire de la Justice à ce sujet, et je voudrais aussi qu'il nous fasse, s'il est possible avant la fin de cette session, une déclaration à l'égard de la majoration du traitement des juges des cours de comtés. Les juges de cours de comtés à Vancouver siègent constamment et expédient une forte besogne, je me rappelle avoir transmis au ministre de la Justice un état indiquant qu'au cours d'une session d'automne, deux juges avaient instruit 365 procès. C'est un rôle fort chargé comprenant des affaires de la plus haute importance, les fonds en litige s'élevant à plusieurs milliers de dollars et d'un chiffre bien supérieur à ceux des procès instruits devant d'autres tribunaux du Canada. Un traitement de $3,000 est insuffisant pour un juge de cour de comté, et je saurais gré au ministre de nous faire connaître la pensée du Gouvernement à cet égard.

M. McISAAC: Je désire ajouter une simple observation au sujet des juges de l'île du Prince-Edouard. Le traitement des juges de la Cour suprême dans cette province est de $300 inférieur à celui des juges similaires au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse. Les fonctions d'un juge en l'île du Prince-Edouard sont tout aussi importantes et demandent tout autant d'intelligence, d'application ou d'autres qualités exigées de ces juges dans les autres provinces. Dans l'île du Prince-Edouard il n'y a que trois juges, cependant que dans les autres provinces il y en a un bien plus grand nombre, et le petit nombre de juges dans l'île du Prince-Edouard fait que la besogne est tout aussi forte probablement davantage. En outre, il y existe cette anomalie, que les juges de cour de comté touchant le même traitement en l'île du Prince-Edouard que les juges du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de toutes les autres provinces. Pourquoi pareille inégalité de traitement au détriment des juges de la Cour suprême? Je tenais à rappeler le fait au ministre, afin qu'il puisse étudier cette question de la majoration du traitement de ces juges.

M. FOSTER: (York-Est): L'honorable député (M. Stevens) nous a parlé d'un rôle chargé de 365 causes. C'est là une exception, et pareil fait ne se présentera peut-être pas d'ici à quelques années. Quelle est la moyenne, voilà la question. Quant à la proposition tendant à la majoration du traitement de ces juges, j'observerai qu'ils ne paient pas l'impôt sur le revenu. Un juge qui touche un traitement de $5,000 ou de $7,000 devrait s'intéresser assez à la chose publique pour payer l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. MEIGHEN: Le député de Vancouver-Centre (M. Stevens), avec l'appui du député de King, (I.P-E.) (M. Mc-

Isaac), prétend qu'il serait judicieux de majorer le traitement des juges de la cour de comté. Depuis que je remplis les fonctions de suppléant du ministre de la Justice, et sans doute avant cet événement qui remonte à six mois, on a constamment fait valoir auprès du cabinet la nécessité de relever le traitement des juges de cour de comté.

La question ne se borne pas à ces derniers juges. Je ne sache pas qu'il y ait une seule classe de juges au Canada qui ne comptent de chauds partisans du relèvement de leur traitement. Chaque tribunal du Dominion a fait plaider sa cause; les délégations se sont succédées auprès de moi-même et de mes collègues, et depuis quelques mois la question a été étudiée sous toutes ses faces. Il y a plusieurs aspects du problème qu'on pourrait soumettre à l'étude du comité.

Quant aux juges de cour de comté, le revenu qu'ils retirent de leurs fonctions est loin d'être uniforme. Le juge doyen a droit à certains émoluments et le juge puîné également, mais dans une moindre mesure. Encore que la somme de $3,000 soit le traitement nominal, il arrive quelquefois que ce traitement soit majoré, et cela surtout dans les grandes villes.

M. STEVENS: Cela ne s'applique pas à la cour de comté de la Colombie-Anglaise. Ces juges se trouvent dans une situation toute spéciale.

L'hon. M. MEIGHEN: Il arrive quelquefois que ce ne soit pas le traitement nominal, mais presque invariablement, le traitement nominal est grossi par les émoluments provenant de la cour de vérification des testaments et autres droits.

M. STEVENS: Pas à Vancouver.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que oui. L'honorable député pourrait utilement aller aux renseignements à cet égard. Je fais peut-être erreur. Généralement, sinon invariablement, il en est ainsi, et les émoluments atteignent $4,000 et dépassent quelquefois ce chiffre.

En étudiant la question, voici le fait qui m'a semblé se dégager de la situation créée par la loi de l'Amérique septentrionale britannique qui attribue à la province la constitution des tribunaux et au gouvernement fédéral la nomination des titulaires et leur rémunération, c'est qu'il est résulté de cette situation un trop grand nombre de juges, surtout pour les cours de comté et les cours de district. J'ai adressé aux procureurs généraux des diverses provinces une note contenant un exposé de la situation, et leur demandant d'étudier la question du remaniement de la judicature de façon à assurer, en dernière analyse, une diminution du nombre des juges des cours de comté.

La province d'Ontario a répondu et je crois qu'une loi actuellement en vigueur stipule que les juges puînés seront presque supprimés entièrement lors de la retraite ou du décès des titulaires actuels.

Les autres provinces ont mis à l'étude une loi de ce genre—je ne peux dire si elle sera favorable ou non. J'espère que la méthode deviendra de plus en plus générale dans tout le Canada avant longtemps car dans ce cas la solution du problème des traitements de juges sera plus facile. Comme je suis convaincu qu'il y a trop de juges, surtout dans cette cour, je n'ai pas cru qu'il était de mon devoir de ministre intérimaire de remplir certaines vacances qui existent actuellement. De plus, si nous passons à une autre cour, celle du banc du roi, comme on la désigne ordinairement, et qui est la cour suprême ou supérieure dans d'autres provinces, il existe une condition qui a causé beaucoup d'irritation. Dans les provinces maritimes et celles de l'Ouest, les traitements des juges de ces cours sont quelque peu inférieurs à ceux des juges d'Ontario et de Québec. Cette situation est aggravée dans l'île du Prince-Edouard. On peut discuter la question de savoir si, à l'origine, cette différence était justifiée. On pourrait croire qu'elle l'était. Mais, dans tous les cas, le motif de cette différence est devenu suivant moi progressivement moindre parce que ces provinces se sont développées et que les procès soumis aux juges de ces provinces sont devenus de plus en plus techniques, plus nombreux et plus variés sur les questions de droit. Les honorables députés auront à s'en souvenir en discutant le problème. Il m'a semblé qu'il était de mon devoir de grouper tous les faits recueillis, de les mettre sous une forme présentable, élégante et tangible et de laisser le problème général à la considération du ministre du département (M. Doherty), quand il sera de retour. On n'a pas pu savoir jusqu'à maintenant—on ne le sait même pas actuellement—quand ce retour sera possible, mais il n'y a pas lieu de craindre qu'il soit retardé assez longtemps pour l'empêcher de régler cette question d'une façon favorable ou non, durant cette session. Si, à son retour, il est d'avis qu'il ne peut pas régler cette question durant cette session, alors, je ne pense pas

que je doive commencer son étude d'une façon pratique, car il me semble qu'elle relève absolument de l'examen du ministre lui-même. Si l'on apprend qu'il ne lui sera pas possible de revenir d'ici la fin de la session, alors, ce sera au Gouvernement de décider si le problème peut être réglé sur la recommandation du ministre intérimaire.

M. FOSTER (York-Est): En plus de leur traitement, les juges de comtés ne reçoivent-ils pas des honoraires considérables de commissions ou d'enquêtes spéciales qui équivalent en somme à un assez bon traitement?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai signalé au cours de mes observations. Je ne pense pas que les commissions ou les enquêtes rapportent beaucoup. Les sommes supplémentaires dont j'ai parlé sont celles qu'ils reçoivent actuellement en honoraires de la cour des tutelles. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) dit que cela n'existe pas dans sa province. Il a peut-être raison, mais c'est ce qui a lieu d'une manière générale.

M. FOSTER (York-Est): N'agissent-ils pas comme commissaires ou ne dirigent-ils pas des enquêtes spéciales et de cette façon, ne gagnent-ils pas quelque chose?

L'hon. M. MEIGHEN: Je suppose qu'il y a eu des juges de cour supérieure ou de comté qui ont agi de cette façon, mais ce qui a pu gagner un seul juge par ce moyen, n'a pas rapporté beaucoup aux autres titulaires qui n'ont pas eu la faveur de diriger ces enquêtes.

M. ARGUE: Cette résolution s'applique-t-elle à la nomination de juges dans la Saskatchewan? Il y existe plusieurs vacances dont quelques-unes devraient être remplies.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, cette résolution n'a en vue que la Colombie-Anglaise et complète la loi provinciale qui a créé le district judiciaire de Nanaimo. Le territoire est tellement grand qu'il ne peut pas être desservi par un seul juge, surtout à cause de l'énorme accroissement de la population et du développement des mines de charbon dans la partie nord du district. Cette résolution ne vise pas la Saskatchewan. Nous avons adressé des lettres aux différentes provinces pour leur demander d'étudier la question de réduction. J'espère que ces lettres seront utiles dans le cas de la Saskatchewan pour permettre que les juges actuels soient répartis de façon à prendre à leur charge les postes vacants dont parle l'honorable député.

M. TWEEDIE: Je désire signaler à l'attention du ministre intérimaire de la Justice la différence existant entre l'Est et l'Ouest quant aux traitements des juges de la cour suprême. Quelle que soit la nature des motifs que l'on ait pu faire valoir à l'époque où cette distinction a été établie, je soutiens qu'elle n'a plus sa raison d'être. Les territoires du Nord-Ouest sont devenus des provinces de la confédération. Au point de vue professionnel, les avocats des provinces de l'Ouest peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec leurs confrères des autres provinces. Pour moi, les questions de droit soutenues dans l'Ouest sont tout aussi importantes que celles que sont appelés à décider les juges des autres provinces du pays. Il n'est pas du tout question de la somme de temps que les juges peuvent consacrer à l'exercice de leurs fonctions dans les différentes provinces. Quand un magistrat accepte de remplir des fonctions judiciaires, il n'a plus le droit de s'occuper d'autres affaires. Les juges sont absolument privés du droit d'exercer leur profession. Bref, ils sont tenus de consacrer tout leur temps à exercer leurs fonctions de juges de la cour supérieure. Au nom de la magistrature de l'Ouest, je soumets donc respectueusement que la différence de traitement qu'ils reçoivent comparativement à leurs collègues de l'Est devrait disparaître sans délai; le Gouvernement devrait placer sur le même pied tous les juges de la cour supérieure du Dominion du Canada, indépendamment des provinces où ils exercent leurs fonctions responsables.

Je voudrais voir le ministre intérimaire de la Justice aborder l'étude de cette question dès la présente session, afin de se rendre compte s'il n'y a pas moyen de remédier à ce passe-droit et de placer tous les juges de la cour supérieure sur un pied d'égalité en ce qui regarde le traitement. Tous nos collègues, j'en suis convaincu, seraient heureux d'apprendre que le ministre intérimaire de la Justice est décidé d'examiner attentivement la situation qui est faite aux juges dans tout le Dominion.

M. McKENZIE: Je désire renouveler encore une fois auprès du ministre intérimaire de la Justice les instances que nous faisons ici depuis des années pour obtenir cette excellente réforme. Aux anciens jours du cabinet Laurier, je m'en souviens, nous avons ramené le sujet sur le tapis aussi souvent que depuis l'arrivée aux

affaires du parti conservateur. Dans le temps, nous insistions surtout pour décider le Gouvernement à augmenter les traitements des juges des tribunaux de comté. En ces dernières années, nous avons appelé assez souvent l'attention du ministre de la Justice (M. Doherty) sur cette question.

Le ministre intérimaire de la Justice, je m'en rends parfaitement compte, pourrait hésiter avant d'inaugurer une nouvelle politique à ce sujet; mais le ministre lui-même (M. Doherty) s'est montré à plusieurs reprises favorable à l'idée d'augmenter le traitement des juges des tribunaux de comté, si bien que l'année dernière, il était pour ainsi dire disposé à le faire.

Pour s'excuser de ne rien faire en ce sens à l'heure qu'il est, le ministre intérimaire de la Justice invoque le motif qu'il est question de remanier les districts judiciaires, et de diminuer le nombre des juges. Il est possible que le remaniement se fasse; cela prendra peut-être du temps et il peut en résulter de graves inconvénients pour les magistrats qui luttent depuis des années afin de faire honneur à leur situation avec les traitements insuffisants qu'ils touchent.

Les juges se ressentent des atteintes de la cherté de la vie comme le reste des citoyens du pays. On a accordé des augmentations aux fonctionnaires civils; les ouvriers ont vu augmenter leurs salaires sur toute la ligne; de fait, tout le monde pour ainsi dire a réussi à faire augmenter le chiffre de son traitement. Les autres citoyens, règle générale, sont en mesure d'accomplir quelque travail supplémentaire, afin d'ajouter au chiffre de leurs émoluments. Sous le régime de nos lois, cependant, le magistrat est bien averti qu'il n'a pas le droit de faire autre chose. Il n'a même pas la permission de faire partie d'un conseil d'administration, ce qui pourrait lui faire gagner des honoraires de 20 piastres par mois ou quelque chose comme cela; il doit s'en tenir à ses fonctions judiciaires.

Le système est excellent; cependant, puisque nous fermons au magistrat toutes les autres sources de profit et que nous exigeons qu'il consacre toute son attention et toutes ses facultés à l'administration de la justice, la responsabilité nous incombe de lui verser des appointements raisonnables; c'est à nous de voir à ce qu'il soit placé hors des atteintes de la nécessité et de la pauvreté. Or, à l'heure qu'il est, nous n'avons pas ajouté un sou aux traitements que reçoivent les juges, bien que la valeur du dollar soit diminuée de moitié. Le devoir incombe donc au Gouvernement et en particulier au ministre de la Justice d'étudier sérieusement la situation et de voir à ce que nos juges reçoivent des émoluments raisonnables.

Ai-je besoin de rappeler au ministre intérimaire de la Justice et au Gouvernement combien il est important que nos juges soient placés au-dessus des atteintes de la cupidité ou de la tentation d'essayer de faire de l'argent ailleurs. A ce propos, nous pouvons rendre à la magistrature du Canada le témoignage que je me plais à rendre aux juges de la Nouvelle-Ecosse: C'est qu'on n'a rien à leur reprocher dans l'administration de la justice. A la Nouvelle-Ecosse, nous avons toujours été fiers de nos juges qui sont absolument au-dessus du soupçon et nous pouvons dire la même chose, j'en suis convaincu, des magistrats des autres provinces du Dominion. Le Parlement devrait voir à ce que cet heureux état de chose se perpétue en accordant aux membres de la magistrature des émoluments convenables.

Ne serait-il pas possible au ministère de la Justice de remédier pour le présent à la situation et ensuite, en conséquence d'une politique quelconque de restauration, les juges qui sont de trop pourraient s'en aller, des arrangements étant faits à leur égard, pour répondre aux circonstances de chaque affaire? Si la réorganisation se fait trop attendre, les mesures dont je parle pourraient n'avoir été prises qu'après beaucoup d'ennuis causés à ces hommes. Je compte que le ministre pourra à son retour, ou même avant le ministère, régler comme doivent l'être les cas dont il s'agit et qui sont très importants.

Quant à ma province, elle contient dix-huit comtés et nous n'avons que sept juges; aussi, je ne vois guère de chance d'en réduire le nombre pour la Nouvellle-Ecosse. La chose est possible; mais je crois que tous ces juges sont joliment occupés. Celui qui siège chez moi, c'est-à-dire pour le district n° 7, est surchargé de besogne, et il travaille sans relâche. Il n'est pas de jour où quelque affaire ne se présente devant lui et, cependant, il ne touche que le bien maigre traitement de 3,000 piastres. Il est tenu d'avoir sa résidence à Sydney, où la vie coûte non moins chère qu'à Toronto, à Montréal ou autres grandes villes, et la députation comprendra aisément qu'il est difficile de vivre avec un traitement de 3,000 piastres dans une ville où tout est cher et

où un juge est obligé de maintenir un certain ton qui ne fasse pas déshonneur à la charge qu'il occupe.

Je ne connais guère les conditions des autres provinces; mais, pour les juges de la Nouvelle-Ecosse, il leur est absolument impossible de tirer de quelque autre source un supplément de revenu. La vérification des testaments ne leur rapporte rien, et ils n'ont d'autre revenu que leur traitement. Le ministre intérimaire de la Justice n'ignore point que les juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse et ceux des cours de comté commencent à s'agiter. La Nouvelle-Ecosse se fait gloire d'être une très vieille province, devenue célèbre par le haut rang des juges de sa cour suprême. Ce sont des hommes versés dans la science du droit, et nous avons aujourd'hui une magistrature qui ne le cède à aucune autre dans le pays. Je n'ai aucunement le désir en disant cela de critiquer les juges de quelque autre tribunal.

Je regrette de voir que les juges de la Nouvelle-Ecosse ne touchent pas le même traitement que ceux des juges du Manitoba, par exemple. Notre province est beaucoup plus ancienne, cependant, que cette dernière et elle est d'importance égale sous tous les rapports—pas d'avantage, mais autant—et je ne m'explique pas qu'un juge de la cour suprême du Manitoba doive toucher un traitement plus considérable que celui d'un juge de la même cour à la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est bien mon avis que les juges des Provinces maritimes et des provinces de l'Ouest devraient toucher un traitement égal.

M. McKENZIE: Le juge en chef du Manitoba reçoit un traitement de 8,000 piastres. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Il est le juge en chef de la cour d'appel.

M. McKENZIE: . . . et les autres, 7,000 piastres. Il est vrai qu'au Manitoba deux cours existent, au lieu d'une à la Nouvelle-Ecosse; c'est-à-dire que notre cour suprême de la Nouvelle-Ecosse fait le travail que font deux cours du Manitoba; ce sont les mêmes juges qui, chez nous, siègent pour la cour d'appel et pour la cour de circuit. Les autres provinces, y compris le Nouveau-Brunswick, ont une cour de circuit distincte de la cour d'appel, tandis qu'à la Nouvelle-Ecosse les mêmes juges président aux séances de la cour de circuit et de la cour d'appel, et ce devrait être une raison de rétribuer leurs services plus généreusement. Si le ministre veut bien comparer le Manitoba à la Nouvelle-Ecosse, il verra que la population est à peu près la même, la nôtre étant, je crois, quelque peu plus nombreuse et, s'il s'informe du volume de nos affaires judiciaires, il apprendra, je n'en doute point, que la Nouvelle-Ecosse a le pas sur l'autre province. Quant aux frais d'administration de la Justice, le ministre constaterait qu'au Manitoba le même travail coûte au moins 30 p. 100 de plus qu'à la Nouvelle-Ecosse.

Nos juges devraient, ce me semble, être mis sur le même pied que ceux des cours supérieures des provinces de Québec et d'Ontario, et toucher le même traitement. Rien ne justifie, que je sache, la différence que l'on a établie entre les uns et les autres sous ce rapport. Les lois sont à peu près les mêmes dans tout le Canada, les mêmes exactement en ce qui regarde les affaires criminelles et à peu près les mêmes pour les affaires commerciales et, si l'on fait entrer en ligne de compte le chiffre des réclamations soumises aux tribunaux, c'est à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse qu'a été soumise l'affaire la plus considérable que l'on ait jamais décidée au Canada: je veux parler de ce fameux procès qui a eu lieu entre la Dominion Steel Company et la Dominion Coal Company avant leur fusion. Je ne sais plus de combien de millions il s'agissait, mais c'est la plus importante des affaires qu'un tribunal ait jamais eu à vider au Canada

Il se présente des causes importantes comme celle-ci, qui exigent l'aide des plus éminents avocats de la province. L'honorable ministre le reconnaîtra, tout comme la Chambre elle-même, du reste, la Nouvelle-Ecosse a produit des avocats de premier ordre. Sir John Thompson, autrefois ministre de la Justice et premier ministre, fut un des juges qui ont fait le plus d'honneur à la magistrature de cette province, et notre premier ministre actuel, avocat éminent, lui aussi, est également originaire de la Nouvelle-Ecosse. Les juges de notre cour suprême ont été choisis parmi les avocats les plus distingués et ils ne sont pas inférieurs à ceux des autres provinces. Il est évident que le Gouvernement ne les pense pas dignes du même traitement, car s'il les en pensait dignes, il le leur accorderait. Je ne sais pas si le ministre a adopté quelque plan par rapport au traitement des juges de la cour suprême du pays, aussi bien que par rapport aux juges des cours de comté, mais il devrait faire en sorte qu'il n'y eût pas inégalité de traitement, ni lieu à aucune plainte à ce sujet. Tant que l'administra-

tion de la justice sera entre les mains d'hommes honnêtes et capables comme ceux qui y président aujourd'hui, notre population ne s'opposera pas à ce que l'on accorde aux juges de la cour suprême un traitement convenable.

M. STEVENS: Le premier ministre intérimaire de la Justice est dans l'erreur. Dans le Colombie-Anglaise, ni les juges des cours de comté, ni ceux d'aucune autre cour, ne reçoivent d'honoraires comme juges de la cour des tutelles. Non seulement on ne les traite pas aussi bien que ceux des autres provinces, mais on les traite de plus en plus mal, et je tiens à le dire à l'honorable ministre. J'ajouterai que les membres du barreau ont demandé, il y a quelque temps, une augmentation du traitement des juges. J'espère qu'on va faire droit à cette requête dès la session actuelle, quand même elle devrait se terminer avant que le ministre de la Justice soit de retour.

L'hon. M. MEIGHEN: De ce que les juges ne touchent pas d'honoraires pour exercer leurs fonctions à la cour des tutelles, il ne faut pas conclure qu'ils sont traités injustement. Le gouvernement fédéral met tous les juges sur un pied d'égalité, par rapport aux honoraires; mais si une province propose un juge plutôt qu'un autre fonctionnaire spécial aux travaux relatifs à la cour des tutelles, et lui alloue, à cette fin, disons mille dollars par année, c'est autant d'ajouté à son traitement. Si la Colombie-Anglaise préfère confier ces fonctions-là à des fonctionnaires spéciaux plutôt qu'à des juges, c'est son affaire.

M. STEVENS: Cet argument est boiteux. Le gouvernement fédéral accorde un traitement aux juges de la cour suprême, mais si un de ces juges touche un traitement supplémentaire de la province, l'honorable ministre ne peut conclure de là que si les autres juges ne touchent pas de traitement supplémentaire, ils ne doivent s'en prendre qu'à eux-mêmes. Les juges sont censés consacrer tout leur temps à l'exercice de leurs fonctions, mais dans l'Ontario et dans certaines autres provinces, ceux de la cour suprême emploient une partie de leur temps à autre chose.

L'hon. M. MEIGHEN: Le travail qui se fait à la cour des tutelles ressemble à celui de toute autre cour. Je ne sache pas que le gouvernement fédéral ait encore refusé de nommer assez de juges pour en assurer la prompte expédition. Si une province confie ce travail à d'autres qu'à des juges, elle ne saurait se plaindre que ces juges sont maltraités par le gouvernement fédéral, parce qu'il ne leur accorde pas de traitement plus élevé, car il accorde le même traitement aux juges de toutes les cours suprêmes.

M. STEVENS: Mon honorable ami dit que si ces juges ne touchent pas d'honoraires pour l'exercice de leurs fonctions à la cour des tutelles, il ne faut cependant pas oublier qu'ils touchent plus de 3,000 piastres. Ce n'est pas exact. Les juges de la Colombie-Anglaise touchent 3,000 piastres et pas plus, et ce traitement est insuffisant.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être, mais il ne prouve pas d'injustice de la part du Gouvernement. En tout cas, les juges des cours suprêmes reçoivent tous le même traitement.

M. STEVENS: Le gouvernement fédéral ne ferait pas preuve d'injustice en leur accordant un traitement convenable.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà une tout autre question. Nous leur accordons à tous le même traitement; si une province n'ajoute pas à ce traitement un traitement supplémentaire pour certains travaux parce qu'elle préfère les confier à d'autres, elle ne saurait venir dire, pour cela, au gouvernement fédéral qu'il se montre injuste à l'égard de ses juges.

Il n'y a pas lieu de dire que nous ne les mettons pas tous sur le même pied. On peut avoir raison de déclarer que leur traitement est insuffisant.

M. VIEN: Le ministre croit-il sage de permettre aux juges fédéraux de remplir d'autres fonctions que celles que la loi leur attribue, par exemple, de s'occuper des affaires du greffe des tutelles pour le compte de la province? Il me semble que les juges nommés par le gouvernement fédéral ne devraient exercer que les fonctions prescrites par la loi, qu'ils ne devraient pas s'occuper d'autre chose ni recevoir des émoluments des provinces. Cette ligne de conduite devrait plaire au ministre, il me semble.

L'hon. M. MEIGHEN: Le juge est nommé pour accomplir tels travaux, qui doivent nécessairement être d'une nature judiciaire, que lui assigne l'Etat ou la province. Si cette dernière lui assigne un certain travail, il est tenu de le faire, aux termes de la loi. Dire qu'il ne devrait faire que ce que l'Etat lui commande—j'ai peine à comprendre ce langage.

M. VIEN: Je l'expliquerai. Le pouvoir de créer les divers tribunaux est attribué aux législatures provinciales. Lorsqu'une loi de la province a établi un tribunal, le Gouver-

nement fédéral nomme les juges. Nous fixons et payons leur traitement. Nous devrions leur payer un traitement qui les mettrait à l'abri d'autres influences et leur permettrait de vivre sans avoir à exercer d'autres fonctions pour lesquelles ils seraient rémunérés par les provinces.

M. PROULX: Mon honorable ami n'est pas au courant de l'usage qui a cours dans l'Ontario. Dans cette province, les juges ont qualité pour s'occuper des affaires du greffe des tutelles, et dans la plupart des comtés, les émoluments ne justifieraient pas la nomination d'un juge pour accomplir cette besogne.

Ainsi que le ministre intérimaire de la Justice l'a dit, l'Orateur a, l'an dernier, modifié la loi des juges des cours de comté qui recevront dorénavant de la province mille dollars en récompense de leurs services au greffe des tutelles et des travaux que d'autres lois leur assignent. Il y a de grands comtés, tels que York, Carleton et Wentworth, où les juges recevront plus de mille dollars. Je ne suis pas au courant de la situation des juges des cours de comté dans les autres provinces, mais dans l'Ontario, lorsqu'il n'y aura plus de juges puînés, les juges des cours de comté recevront au moins mille dollars de la province, ce qui augmentera leur traitement d'autant.

L'hon. M. MEIGHEN: Il sera de $4,000 en tout.

M. ARGUE: Si le ministre ne peut s'entendre avec le gouvernement de la Saskatchewan afin de faire un nouveau partage des juges de manière à pourvoir aux postes vacants, recommandera-t-il de nommer d'autres juges? Dans le sud-ouest de la province, il y a deux districts nouveaux, et celui de Cypress, qui embrasse une étendue de cent milles de longueur par cent milles de largeur, n'a que deux sessions de la cour par année. Les gens sont obligés de se rendre à la ville et d'y séjourner pendant des semaines pour attendre l'instruction des procès. D'un autre côté, M. le juge Smith, qui vient de Swift-Current, doit parcourir plus de quatre-vingt-dix milles en chemin de fer et en hiver, lorsque les chemins sont mauvais, il lui faut franchir une distance de 270 milles en faisant un détour. L'Etat ne fait donc pas d'économie et la population est soumise à de grands inconvénients, faute d'un juge domicilié dans le district.

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne servirait de rien de faire une promesse, car il est probable que je n'agirai pas en ma présente qualité lorsque viendra le temps de la remplir. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas sûr que la Saskatchewan pourra faire le nouveau partage que j'ai suggéré, bien que j'aie lieu de l'espérer. Cependant, si elle ne le pouvait pas, il y a une alternative. On pourrait créer un sous-district judiciaire qui doterait le district intéressé, s'il était éloigné, d'une organisation qui permettrait d'obtenir une signification des procédures plus rapide et plus économique, et le reste. On a laissé entendre que cela aura probablement lieu dans une province, au moins, ce qui permettrait de surmonter beaucoup d'obstacles. Si cela se fait dans la Saskatchewan, l'honorable député aura réussi; cependant, le ministère n'est pas seul maître de la situation, et si la province ne fournit pas un autre moyen de remédier à l'inconvénient sans nommer de nouveaux juges, et si un district a besoin d'un juge, une recommandation sera certainement faite. Je crois savoir qu'il existe maintenant beaucoup d'ennuis qu'on pourrait éviter par un meilleur partage des juges et par la création d'un sous-district judiciaire, mais si cela n'a pas lieu, il semble qu'il faudra recommander la nomination de nouveaux juges.

M. McKENZIE: Les districts dont parle l'honorable député (M. Argue) ont-ils été créés par la législature provinciale?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McKENZIE: Cette année ?

L'hon. M. MEIGHEN: Il existe depuis une couple d'années deux vacances que nous n'avons pas remplies parce que le nombre des juges nous paraissait suffisant.

M. PROULX: A-t-on créé un nouveau district judiciaire dans la Colombie-Anglaise ?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce district est déjà créé par la province.

M. MOWAT: Je suis bien aise d'entendre le ministre intérimaire de la Justice déclarer qu'il s'est trouvé au moins une province pour suivre le conseil qu'il a donné au sujet de la coordination en vue de l'expédition plus satisfaisante de la besogne judiciaire, et je suis heureux de savoir que cette province est celle d'Ontario. Je me crois autorisé à dire au nom de mes collègues du barreau de cette province qu'ils approuvent sans réserve la nouvelle loi votée par la législature provinciale et aux termes de laquelle les juges puînés recevront de l'avancement au fur et à mesure qu'il se créera des vacances. A l'heure actuelle, les juges d'un comté reçoivent à eux deux $6,000; au lieu de

partager le travail comme on fait aujourd'hui, il serait bien préférable d'accorder un traitement de $5,000 au doyen, lequel recevrait ainsi un honnête revenu; car en bien des comtés, on le sait, la tâche n'est pas assez lourde pour prendre tous les instants d'un juge laborieux et procédant de façon systématique, et elle l'est encore moins pour tenir deux juges occupés.

De plus, à cette heure où le ministre étudie la question sous ses divers aspects, je voudrais lui conseiller de faire en sorte que pour les petits comtés les districts judiciaires fussent établis de façon à ce qu'il suffise d'un seul juge pour un, deux ou même trois comtés. Je sais trois comtés pour lesquels il suffirait amplement d'un seul juge; or, on pourrait attribuer à ce magistrat une forte partie des traitements des trois juges qui sont actuellement censés s'y occuper des affaires judiciaires. La bonne administration de la justice exige absolument que les juges aient le respect des gens et que leurs traitements soient suffisants, sans quoi les membres les plus marquants du barreau refuseraient l'élévation à la magistrature.

La tâche des juges de cours de comté est fort importante. Dans l'Ontario, par suite de la juridiction plus étendue qui lui a été conférée par la province, le juge de comté est autorisé à connaître de nombre d'affaires autrefois assignées à un juge de la cour suprême qui devait se déplacer pour aller siéger en cour d'assises. Malgré ce surcroît de travail, beaucoup de ces magistrats se sentiraient en meilleure situation et plus heureux si l'on ajoutait encore à leur tâche; mais il faudrait les rétribuer plus généreusement qu'on ne fait à présent; aussi me plais-je à espérer que l'on saura relever le traitement des juges de façon à ce que ceux-ci ne souffrent plus autant de la cherté de la vie. Ils sont incapables de vivre sur le même pied que les négociants et les gens riches demeurant dans la même ville qu'eux. Cela ne devrait pas être. Au point de vue de la rétribution, il importe que le juge ne soit pas considéré comme l'inférieur des citoyens les plus en vue de l'endroit où il a son domicile. C'est là un principe dont l'application est impossible quand un juge ne reçoit que $3,000 par an, bien que sa fonction de subrogé lui vaille un léger supplément. Le juge subrogé n'est pas nommé par le gouvernement fédéral, mais par la province, et c'est cette dernière qui répartit toute la besogne judiciaire. Par conséquent, abstraction faite des bons offices qu'il rend ici en s'employant à obtenir la coordination, le gouvernement fédéral n'a pas à intervenir en ce qui concerne la tâche à être assignée à tel ou tel juge, puisque la Constitution ne l'autorise qu'à nommer les juges et que tout le reste est du ressort des provinces.

Je suis enchanté de constater, je le répète, que la province d'Ontario ait donné l'exemple en ce qui a trait au travail de coordination et à l'épargne de l'effort judiciaire, et j'aime à croire que les autres provinces marcheront sur ses traces.

M. TWEEDIE: Ces juges, je le reconnais, sont insuffisamment rétribués, et il y a lieu de relever sensiblement le chiffre de leurs traitements; mais la présente résolution ne semble guère nous offrir le moyen d'améliorer leur situation. J'aimerais à savoir si, advenant le cas où l'on déposerait un projet de loi concernant les juges de la cour supérieure, des cours de comté et de district, la question du relèvement du traitement de ces magistrats sera du nombre de celles qui devront être mises à l'étude.

L'hon. M. MEIGHEN: Elle le sera assurément.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voudrais dire un mot en faveur des juges des districts ruraux de la province de Québec, magistrats dont la position est semblable à celle des juges des cours de comté d'Ontario, sauf que leur traitement est un peu plus élevé. Dans la province de Québec, le juge d'un district rural reçoit $5,000 par année. Un nouveau système a été adopté par lequel les juges de cette catégorie sont appelés à aller siéger à Montréal, à Québec, à Trois-Rivières et même à Sherbrooke, afin d'aider à l'administration de la justice en ces districts où il y a surabondance d'affaires judiciaires; aussi ne vois-je aucune raison valable de ne les point mettre sur le même pied que les juges de la cour supérieure de Montréal et de Québec. Il est bien certain qu'ils ont à souffrir de l'inconvénient que crée la cherté de la vie. J'apprends avec plaisir que le ministre intérimaire a étudié la question sous ses divers aspects et qu'on s'occupera de la régler lorsque le chef du ministère (M. Doherty) sera revenu d'Europe.

L'honorable député de Parkdale (M. Mowat) nous a parlé de la loi récemment établie par la législature d'Ontario.

Il aurait pu ajouter qu'il y a plusieurs années, sous le ministère Mowat, je pense, le gouvernement d'Ontario trouvant les émoluments des juges des tribunaux supé-

rieurs d'Ontario insuffisants, les augmenta par un crédit annuel de 1,000 piastres. Ce crédit est encore voté tous les ans, de sorte qu'un juge de la cour supérieure d'Ontario reçoit 1,000 piastres de plus qu'il recevait dans la province de Québec. Cela montre que les habitants d'Ontario ont été plus généreux pour les juges que ceux des autres provinces. Il me semble que le gouvernement fédéral devrait suivre l'exemple de cette province. Cette somme supplémentaire de 1,000 piastres a été accordée sous le prétexte—ce n'était qu'un prétexte —qu'en plus de leurs fonctions officielles, ces juges devaient administrer la loi des élections contestées. Je n'ai pas vu le mémoire qui a été présenté par la magistrature au ministre intérimaire de la Justice, mais je sais que l'on l'a fait circuler récemment. Vu la position que les juges occupent dans la société et vu leur indépendance, je verrais d'un œil favorable une augmentation raisonnable de leur traitement.

(Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée).

L'honorable M. MEIGHEN demande à déposer un projet de loi (bill n° 104), basé sur la résolution.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

ADOPTION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'INTERPRETATION.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 81) tendant à modifier la loi sur l'interprétation.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. MEIGHEN: Depuis l'adoption de la loi sur l'interprétation, les noms de certains tribunaux ont été changés par les législatures provinciales, et cette mesure ne fait que modifier la définition pour correspondre aux noms qui sont maintenant donnés à ces tribunaux.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la 2e fois, délibéré sommairement en comité général, lu pour la 3e fois et adopté).

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Administration centrale. — Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—Traitements, y compris ceux du sous-ministre et du contrôleur à $6,000 et de sous-contrôleur et du comptable à $3,300; $26,625.

M. McKENZIE: Voici un article qui a trait aux appointements. Il ne se présentera peut-être jamais à la Chambre un article qui se rapportera directement à la question que je veux soumettre à l'attention du président du conseil, et je parlerai maintenant de cette question.

Nous sommes en présence d'une partie des crédits des administrations centrales, et ces hommes font, je suppose, partie du personnel du service intérieur. Pour cette raison, je ne crois pas enfreindre notre règlement, si je parle d'une autre division du service.

La question d'une allocation de vie chère aux fonctionnaires civils est venue une ou deux fois devant la Chambre à cette session. Si je comprends bien, l'allocation a été accordée au lieu d'augmentation de traitement en attendant la mesure dont le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Maclean) a parlé aujourd'hui. Je suppose que ce projet de loi concernant le service civil aura pour effet d'augmenter les traitements du service intérieur au moins, et j'espère que tous les employés, du service intérieur comme du service extérieur, en bénéficieront dans la mesure du nécessaire. Cette gratification, me dit-on, a été donnée pour tenir les choses en équilibre jusqu'à l'adoption d'une loi générale. Mais, je prétends que si un employé bénéficie de cette allocation tous devraient en avoir l'avantage.

Nous avons ici des fonctionnaires employés pour le temps de la session. Il est vrai que durant quelques mois de l'année ils ne sont pas présents, mais ce sont des hommes qui ont été employés par l'Etat depuis plusieurs années, vingt et vingt-cinq ans, et qui ont acquis toutes les qualités requises pour bien s'acquitter de leurs fonctions. Ils n'ont pas d'autre emploi, et je suis d'avis que cette allocation qui a été accordée à d'autres employés devrait leur être donnée également. Ils ne sont pas nombreux et l'on devrait bien les traiter. Le président du conseil devrait s'informer immédiatement qui ils sont et de ce qu'il faudrait faire pour eux et les rendre heureux en leur donnant leur dû.

On ne devrait pas faire de distinction pour la simple raison que ce sont des employés qui ne sont occupés que durant le temps de la session. Pour toutes fins, ce sont des fonctionnaires civils qui sont ici depuis des années et qui, je le suppose, y seront pour le reste de leurs jours.

L'hon. M. ROWELL: La question soulevée par l'honorable député ne se rapporte guère au crédit soumis actuellement à la Chambre.

M. McKENZIE: Je prétends le contraire.

L'hon. M. ROWELL: Par respect pour mon honorable ami je lui dirai que ces gratifications ont été accordées sous réserve de deux conditions; d'abord elles ont été données à ceux seulement qui recevaient un traitement de $1,800 ou moins parce que —je parle maintenant de la gratification donnée par décret du conseil—on trouvait que la cherté de la vie pesait plus lourdement sur les employés à petits appointements; une seconde limite c'est que la gratification n'était applicable qu'à ceux qui donnaient un service continu. Je pense que mon honorable ami a cet aspect-là à l'idée lorsqu'il parle des employés sessionnels qui ne sont pas payés sur la base d'une allocation annuelle. Je ne sais si le décret les visait particulièrement. Je soumettrai à mes collègues les observations de mon honorable ami là-dessus. On a jugé que ceux qui travaillent seulement deux ou trois mois par année pour le compte du Gouvernement n'avaient pas le même droit à une gratification que ceux qui donnent tout leur temps au service. D'ailleurs toute cette question de gratification, pour ce qui regarde l'avenir, sera discutée lors de la présentation du rapport mentionné aujourd'hui par le ministre intérimaire du Commerce.

M. McKENZIE: Je ne parle pas de cette question pour le simple plaisir d'en parler. Je veux que ces gens soient secourus, et j'espère que le président du conseil va s'en occuper sérieusement et soumettre la chose à ses collègues. J'ose croire que ces gens qui sont d'excellents fonctionnaires publics ne continueront pas à être victimes d'une injustice simplement parce qu'un décret du conseil a négligé de mentionner leur cas d'une façon explicite; on n'a qu'à modifier le décret ou à en adopter un autre; cela prendrait très peu de temps. Mon honorable ami est expert en ces matières; il sait peser du pied sur le mécanisme qui déclanche la roue et en un tour de main nous produire un décret tout flambant neuf. Ni le président du conseil ni le Gouvernement ne peuvent s'excuser de le faire, en prétextant que l'autorité législative n'existe pas.

M. CANNON: Il y a une hausse de plus de $1,500. D'où provient-elle?

L'hon. M. ROWELL: Le sous-ministre et le commissaire reçoivent une augmentation de $1,000, comme tous les autres sous-ministres. Le restant provient, je crois, des augmentations statutaires.

M. McKENZIE: Existe-t-il des relations entre ce Gouvernement et les gouvernements provinciaux pour ce qui touche à la police fédérale; et s'il en existe quelles sont-elles? J'ai cru comprendre qu'on allait opérer un changement qui mettrait cette gendarmerie sous le régime provincial dans certaines provinces, surtout depuis que les gouvernements se sont établis dans l'Ouest et que les provinces y ont pris sur elles l'administration de la justice dans les causes civiles et criminelles ordinaires. Est-ce que le personnel de la gendarmerie à cheval est aussi nombreux qu'anciennement, en 1906, par exemple, avant que la Saskatchewan et l'Alberta n'aient obtenu l'autonomie? Dans le temps, on avait cru qu'un nombre plus restreint de gendarmes à cheval suffirait par la suite.

L'hon. M. ROWELL: Il est juste de présenter au comité un état qui indique la situation actuelle de la police montée vis-à-vis des provinces. Je présenterai cet état à la reprise ce soir.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. ROWELL: A six heures j'ai promis au leader de l'opposition de fournir à la Chambre un état de la situation présente de la gendarmerie à cheval vis-à-vis des provinces de l'Ouest. Mon intention avait été de parler là-dessus lorsque l'item suivant serait venu en discussion; mais nous pouvons, tout aussi bien en parler sous cet item du gouvernement civil, il me semble, puisqu'il admet la discussion de tout ce qui concerne la Gendarmerie.

Comme mon honorable ami se rappelle, le Parlement a créé cette gendarmerie en 1873. Jusqu'à à la création des provinces de l'Ouest elle avait juridiction sur tout l'Ouest à l'exception de la Colombie-Anglaise, et elle était seule à faire la surveillance dans cette partie du pays. Lors de la création des nouvelles provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta une entente conclue entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements de ces provinces stipulait que la gendarmerie devait rendre certains services en qualité d'agents de sûreté dans le domaine des provinces; en retour de ce service, les provinces s'engageaient à verser annuellement un certain montant au Trésor fédéral.

L'état de choses se maintint ainsi, grâce au renouvellement de l'entente, en temps utile, jusqu'à l'automne de 1916, alors qu'à cause de la situation créée par la guerre, le gouvernement fédéral jugea opportun de relever la gendarmerie à cheval de ses fonctions ordinaires, dans les provinces de

l'Ouest. Je devrais ajouter ici que la gendarmerie, au Manitoba, était tenue à certains devoirs, d'après une convention arrêtée avec le gouvernement de cette province. Au cours de l'automne de 1916, ainsi que je l'ai dit, le gouvernement fédéral décida que l'intérêt public exigeait que la gendarmerie à cheval fût relevée de tout service de police, dans les provinces de l'Ouest, de façon à ce qu'elle pût se livrer entièrement aux fonctions que les autorités fédérales lui avaient assignées. L'une des raisons principales qui engageaient le Gouvernement à prendre cette attitude, c'était l'état de choses existant alors aux Etats-Unis; notre voisin du Sud n'était pas encore entré dans la guerre et beaucoup de malaise existait chez lui. La police américaine avait fait des enquêtes qui avaient révélé une activité assez accentuée en faveur de l'Allemagne, dans certains districts des Etats-Unis. Nous comptions, dans l'Ouest canadien, une population considérable d'étrangers, et l'on jugea nécessaire qu'il convenait de donner à la gendarmerie à cheval entière liberté pour faire la patrouille la plus attentive des frontières internationales, de façon à nous protéger contre ces menées pro-allemandes; pour se renseigner sur tous les détails de la mise en vigueur de la loi relative aux aubains du Canada occidental et pour exercer, d'une façon générale, une police sur les questions qui relevaient du gouvernement fédéral, dans toutes les parties des provinces de l'Ouest. Donc, le 29 novembre 1916, après en avoir conféré avec chacun des gouvernements provinciaux, une entente intervint; celle-ci mettait fin à la convention qui avait été en vigueur jusqu'alors et, à dater de ce jour, la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a cessé de faire un service de police quelconque, d'après une entente générale avec les gouvernements provinciaux. Les Etats-Unis entrant dans la guerre, la situation au sujet des activités pro-allemandes, chez nos voisins, et la possibilité de difficultés provenant de cette source, au Canada, se modifièrent du tout au tout, et la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest exprima le désir qu'on lui permît de servir outre-mer—en vérité, dès le début même de la guerre, elle avait fait voir qu'elle désirait se rendre au front, à titre d'unité. Vu le sentiment qu'ils entretenaient alors sur l'importance de maintenir une troupe puissante, dans l'Ouest canadien, des ministres fédéraux ne jugèrent pas de leur devoir d'accéder à ce vœu. Cette demande fut renouvelée, en 1917, puis en 1918. Au cours de l'été de 1917, on offrit au gouvernement impérial un détachement de cavalerie de membres de la gendarmerie à cheval, mais, à ce temps-là, les autorités anglaises n'avaient pas besoin de pareille troupe. Au cours de l'hiver suivant ou du printemps de 1918, l'offre fut renouvelée, sans plus de résultat pratique. Quoi qu'il en soit, dans la grande offensive allemande de mars et d'avril 1916, notre brigade de cavalerie canadienne souffrit grandement, en tués et en blessés, et, dans le mois d'avril, le ministre de la Milice outre-mer câblait au Canada pour demander des renforts assez considérables pour la cavalerie. Sachant que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest avait manifesté hautement le désir de servir au front, à titre de régiment de cavalerie, on lui offrit de l'envoyer outre-mer renforcer notre brigade de cavalerie. Plus tard, les plans furent modifiés, de façon à fournir les renforts requis pour la brigade de cavalerie, tout en envoyant un escadron de la gendarmerie à cheval, qu'on ajouterait au corps de cavalerie existant. Je suis heureux de dire que lorsque la gendarmerie apprit qu'elle pouvait s'enrôler volontairement pour servir outre-mer, nonobstant la situation critique existant alors au front occidental, et les pertes sérieuses que notre brigade de cavalerie avait subies, chaque homme d'âge militaire que la gendarmerie comptait et un grand nombre d'autres qui n'étaient pas d'âge militaire, s'enrôlèrent volontairement pour servir outre-mer. On n'accepta que ceux qui étaient physiquement aptes au service, et bien que nous n'eussions demandé que 500 hommes, nous en avons obtenu alors pour remplir les vides en question: 12 officiers et 736 soldats d'autres rangs, y compris d'anciens membres de la gendarmerie et d'autres volontaires. Tous s'embarquèrent pour outre-mer, le 14 juin. Ils complétèrent leur entraînement à Shorncliffe, où j'ai eu l'occasion de les passer en revue, et il ne m'a jamais été donné de voir une troupe faisant meilleure figure. A Shorncliffe, on les sépara; une partie formant un escadron passa en France, au mois d'octobre, où elle fut attachée d'abord à la cavalerie légère canadienne. Plus tard, elle fut versée dans les corps de cavalerie, ses membres servant à titre d'estafettes ou formant partie de patrouilles pour les différentes divisions. Dès la signature de l'armistice, un escadron fut détaché sur Namur, Belgique, et une troupe sous les ordres du lieutenant Acland, fut envoyée en Allemagne avec l'armée d'occupation.

Les autres qui complétaient le détachement parti pour l'Europe ont été divisés. Sept sous-officiers et 236 hommes de troupes ont été incorporés dans une section de chars d'assaut pour servir en France. Le reste servit de renfort pour la brigade de

cavalerie en France. La plupart de ceux qui étaient partis outre-mer sont revenus ou sont en route vers le Canada. Je crois que le major Jennings, qui commandait le détachement, est en ce moment en mer avec 175 hommes de troupe, ce qui veut dire que la plupart de ceux qui sont partis auront bientôt réintégré leurs foyers.

Je profite de cette occasion pour ajouter que lorsque le Gouvernement décida d'envoyer des troupes en Sibérie, on demanda à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest de fournir un escadron. La demande fut faite le 17 août 1918. Nous nous sommes immédiatement conformés à cette demande, et, à la date du 9 septembre, tout l'escadron était mobilisé. Six officiers et 181 sous officiers et soldats partirent pour la Sibérie. Ainsi que les membres du comité le savent, ces troupes reviennent en Canada; il y en a déjà qui sont de retour, mais la majorité n'est pas encore arrivée.

Si je donne ces détails au sujet du service de nos troupes outre-mer, c'est parce que j'estime qu'il n'est que juste envers la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest de faire remarquer combien ces hommes étaient désireux de servir durant tout le temps qu'a duré la guerre, et la rapidité avec laquelle ils ont répondu à l'appel, quand l'occasion leur a été fournie de joindre l'armée. Si ceux qui ont été en France n'ont pas pris part aux combats, excepté comme estafettes ou dans d'autres services du même genre, ce n'est certainement pas parce qu'ils n'en avaient pas envie.

Puisque je parle de leurs états de service en Europe, je crois devoir dire que le Gouvernement ne pouvant pas les envoyer comme unité, beaucoup d'entre eux démissionnèrent ou échangèrent leur libération moyennant finance, comme la loi leur en donnait le droit, afin de pouvoir partir en Europe et servir au front.

Je suis informé par le commissaire de la gendarmerie que depuis la déclaration de guerre à venir jusqu'à la mobilisation des 7 ou 800 hommes que nous avons envoyés en France, il n'y eût pas moins de 1,000 gendarmes qui démissionnèrent pour s'engager. Ces soldats ont su se distinguer sur tous les fronts où ils ont combattu. Je voudrais avoir le temps de pouvoir raconter à la Chambre quelques-unes de leurs actions d'éclat.

Je n'en citerai que deux. Le fameux Michael O'Leary, décoré de la croix de Victoria, faisait partie de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il a donné dès le début de la guerre, un exemple de courage et de bravoure que beaucoup d'autres soldats ont suivi depuis. L'autre, le gendarme Parkes, faisait partie de la gendarmerie depuis deux ans. Il a maintenant vingt-sept ans. En 1915, il acheta sa libération pour aller au front. Il s'éleva au grade de commandant du 116e bataillon des troupes expéditionnaires et est titulaire de la croix Victoria, du D.S.O. et de la croix de guerre. Comme officier, il a fait preuve des plus hautes qualités militaires et a été choisi par le corps d'armée canadien pour suivre les cours de l'école supérieure de guerre. Je pourrais en citer beaucoup d'autres et raconter leurs exploits si le temps me le permettait.

Je dois ajouter que la gendarmerie, c'est-à-dire ceux qui en faisaient partie avant la guerre, ont fourni à l'armée canadienne outre-mer deux majors généraux, quatre généraux de brigade, et un grand nombre de colonels, de majors et de capitaines. Cela montre de quelle sorte d'hommes se compose la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Tous les fils d'âge militaire des officiers présents et passés ont servi outremer, et pas moins de dix d'entre eux sont morts au champ d'honneur. Nous trouvons ici le fils du premier gendarme qui s'engagea en 1873, dans la personne du vaillant général et député Griesbach, qui s'est si bien distingué dans cette guerre. Il est l'un de ces braves fils d'officiers de gendarmerie qui ont servi à l'étranger.

Donc, mon honorable ami a demandé quel rapport la gendarmerie avait avec les provinces et quel devra être le rôle futur de ce service. Les arrangements avec les provinces étant expirés, et les provinces ayant formé leur propre service de gendarmerie, les députés et les habitants de l'Ouest, sachant qu'un si grand nombre des gendarmes s'étaient enrôlés, doivent naturellement se demander: Qu'adviendra-t-il de la gendarmerie? A-t-elle rempli son but? Va-t-on laisser les provinces se charger de leur propre service de police et abolir la gendarmerie qui existe depuis tant d'années?

Une des principales raisons de mon voyage dans l'Ouest, l'an dernier, était pour examiner la chose sur place, afin de décider ce que l'on devait faire avec la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je peux dire que partout où j'ai été j'ai rencontré la même opinion, à savoir que l'on devait continuer le service et que ce serait un malheur d'abolir un service si merveilleux qui rendait des services si appréciables à l'Ouest du Canada depuis sa formation.

[L'hon. M. Rowell.]

Si le corps de gendarmerie doit continuer à exister, quel sera son avenir? Il y avait une double alternative: ou bien on en ferait le noyau d'un corps de gendarmerie fédérale permanent pour tout le Dominion; ou bien il constituerait une des unités de cavalerie dans notre force militaire permanente. C'était là une question que nous n'étions pas en mesure de décider à cette époque, et par conséquent nous avons jugé utile de maintenir cette troupe comme un corps de police pour le moment, en nous réservant de prendre plus tard telle décision que nous disteraient les événements. Mais nous avons décidé—et il était nécessaire de le faire, afin de conserver le moral de la gendarmerie—de ne pas licencier cette troupe, car il importait d'assurer son avenir à titre de ressource nationale.

Nous avons conclu que pour le moment il y avait nombre d'importantes fonctions qu'un corps de gendarmerie fédérale pourrait continuer à exercer et que nous avions le devoir de maintenir ce corps dans l'exercice de ces fonctions. Par conséquent, quand mon honorable ami s'informe des relations des provinces avec la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, je dois lui dire que, pour le moment, cette gendarmerie remplacera la gendarmerie provinciale ou municipale dans l'application ordinaire de la loi; sans les remplacer; ils complètent leur œuvre au besoin. Mais ses principales fonctions se rattachent à l'exécutioin des lois qui intéressent surtout le Gouvernement fédéral. Dans le prochain article des crédits auxquels j'ai fait allusion au début, on verra que nous proposons que le recrutement de la gendarmerie se fasse jusqu'à concurrence du plein effectif autorisé de 1,200 hommes. La gendarmerie ne comptait que 600 hommes l'an dernier; je n'ai présenté de crédit que pour l'effectif existant alors, et il a été décidé de pousser le recrutement jusqu'au plein effectif autorisé. Les crédits de cette année reçoivent donc nécessairement une majoration correspondante.

Depuis quelque temps, la gendarmerie a assumé la responsabilité de l'application de la loi du service militaire et des diverses lois se rattachant aux étrangers. Elle s'est occupée de la surveillance des parcs de l'Etat, et cela par suite d'un arrangement intervenu avec les gouvernements provinciaux, d'après lequel la gendarmerie se charge de tout le travail de surveillance dans ces parcs. Elle remplit certaines fonctions pour le ministère de l'Immigration en appliquant les lois de l'Immigration; en réalité au cours de la guerre, elle a rempli d'importantes fonctions, en veillant à empêcher les émigrants dangereux de traverser la frontière internationale, au mépris des lois de l'immigration. La gendarmerie remplit certaines fonctions importantes se rattachant au département des affaires indiennes; elle s'occupe de la surveillance de la frontière internationale et de l'application des lois sur l'immigration; elle veille aussi à l'application des lois fiscales dans les provinces de l'Ouest, questions qui intéressent tout particulièrement le Gouvernement fédéral; en outre, elle constitue une force importante, utilisable à l'appel des gouvernements provinciaux, pour le maintien de la loi et de l'ordre dans les Territoires de l'Ouest. En outre elle a d'importantes fonctions à remplir dans les Territoires du Nord-Ouest que je mentionnerai bientôt.

Il faut ajouter que lorsque nous avons décidé de maintenir la gendarmerie, nous avons aussi décidé d'étendre sa juridiction sur la Colombie-Anglaise et sur certaines parties de l'Ontario. Sa juridiction atteindra la limite orientale du district militaire numéro 10 dont le chef-lieu est à Winnipeg. Voici la distribution de l'effectif proposé:

	Hommes.
Pour le Manitoba, y compris cette partie de l'Ontario occidental	250
Pour la Saskatchewan	370
Pour l'Alberta	250
Pour la Colombie-Anglaise	250
Pour le Territoire du Yukon	50
Pour les Territoires du Nord-Ouest	30
	1,200

Un mot ou deux au sujet des Territoires du Nord-Ouest. La gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est la seule force de police qui s'occupe de l'administration de la justice, du maintien de la loi et de l'ordre dans les Territoires du Nord-Ouest, et elle exerce semblables fonctions au Yukon. On chercherait probablement en vain dans les annales de la gendarmerie pour y trouver quelque chose de plus admirable que l'œuvre qu'elle accomplit dans les parties de l'extrême Nord du continent. Il y a trois postes dans le cercle Arctique, l'île Herschell, dans l'océan Arctique, le fort McPherson et Barnard Harbour qui est sur l'océan Arctique. Quand le rapport de la gendarmerie à cheval sera imprimé et surtout quand le rapport supplémentaire touchant la police du lac Baker paraîtra, les députés, je l'espère, liront ces deux documents, parce que dans le dernier il est fait mention d'un des actes les plus héroïques consignés dans les annales de la gendarmerie.

J'en fais une mention spéciale parce que ce sont précisément les beaux exemples de

courage et les exploits semblables à ceux qui sont décrits dans ce rapport qui contribuent à donner à notre gendarmerie à cheval du Nord-Ouest sa magnifique réputation et à en faire un facteur puissant pour l'application de la loi, l'administration de la justice et le maintien de l'ordre. Ce rapport montre le respect que la population du pays a pour les hommes qui forment ce corps et il explique la méthode employée pour appliquer la loi et administrer la justice sous la couronne britannique.

En 1913, deux explorateurs américains, MM. Street et Radford furent assasinés par quelques tribus d'Esquimaux dans la baie de Bathurst, sur l'océan Arctique, et le fait fut rapporté à la gendarmerie à cheval. C'était son devoir de se mettre à la poursuite des meurtriers. Comme nous n'avions pas de gendarmerie dans ce district, en 1913, il ne fut pas possible de faire une expédition cette année-là. Il fallait organiser avec soin et équiper convenablement une patrouille et c'est ce qui fut fait en 1914. La patrouille partit le 31 juillet 1914 d'Halifax pour l'anse de Chesterfield, dans le nord-ouest de la baie d'Hudson. Le projet consistait à établir un dépôt à l'extrémité est du lac Baker qui se trouve situé à l'ouest de l'anse de Chesterfield, mais par suite des mauvaises conditions de la température, il ne fut pas possible d'atteindre le lac Baker en 1914 et l'expédition dut se rendre à Port-Nelson. En 1915 on établit un dépôt au lac Bakeer et durant l'hiver de 1915-16 on poussa plus loin l'établissement d'un dépôt sur la rivière Thelon. On dut construire des caches le long de la route pour y mettre les provisions et les vivres. En 1917, l'inspecteur French prit la direction de l'expédition et la patrouille se mit en route au mois de mars; le sergent-major Caulkin accompagnait l'inspecteur French. Ils voyagèrent pendant 2,483 milles pour aller et presque une distance égale pour revenir; la patrouille fit en tout 4,500 milles sur un territoire qui n'avait pas été parcouru jusqu'alors par des blancs, à l'exception probable d'un seul explorateur. Les hommes devaient transporter une certaine quantité de provisions et pour le reste ils devaient compter sur la chasse de quelques bœufs musqués et d'autres animaux du pays. A l'aller, leurs provisions se trouvèrent épuisées; leurs chiens étaient exténués et afin d'en conserver quelques-uns vivants ils durent en tuer une partie pour nourrir les autres. L'inspecteur French et ses compagnons furent forcés de vivre pendant trois jours en se nourrissant de soupe faite en partie avec leurs mocassins et ils durent marcher des heures et des heures pour atteindre leur but. Ils réussirent à atteindre leur objectif; ils firent l'enquête; ils se rendirent compte des faits et revinrent et présentèrent un rapport entier et complet. C'est un pareil courage et un dévouement au devoir de la part des hommes de notre gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui leur donnent une place unique dans le cœur et l'affection de la population de l'ouest du Canada—une place que rien ne peut exposer ni détruire.

Permettez-moi, avant d'abandonner cette question, de citer un autre incident. Une femme esquimau fut assassinée à la baie de Bathurst et la gendarmerie fut informée du meurtre en 1917. Un gendarme, le caporal Conway, se mit en route au mois d'août 1917 pour traverser la région du cercle arctique afin de retrouver les meurtriers. Ce gendarme partit seul à la recherche des meurtriers et il les arrêta, bien qu'il fut entouré d'Esquimaux hostiles et il les ramena avec lui. Ils furent jugés au fort McPherson en décembre 1918. Il avait été absent d'août 1917 à décembre 1918, dans ces déserts arctiques—un seul homme contre toute la population esquimau. C'est une preuve du respect dont jouit la gendarmerie à cheval dans ces régions du Nord. Les gens savent que si un crime est commis, la gendarmerie à cheval se mettra à la poursuite des meurtriers et que ceux qui sont coupables seront punis. C'est parce que nous possédons un pareil corps de police splendide si nécessaire pour le maintien de la loi et de l'ordre que le Gouvernement fédéral a décidé que la brigade serait maintenue à son effectif complet autorisé de 1,200 hommes dans le but que j'ai mentionné.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): Tous les membres de l'Ouest ont été contents, j'en suis sûr, d'avoir entendu le président du Conseil privé faire l'éloge de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Ce corps rend des services qui sont bien connus dans tout le Canada. Le ministre a dit, entre autres choses, que la première "Victoria Cross" gagnée pendant cette grande guerre avait été obtenue par un ancien gendarme à cheval du Nord-Ouest. Dans la guerre du Sud-Africain la première "Victoria Cross" a été aussi accordée à un membre de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, le sergent A. H. Richardson. Je constate avec plaisir que le ministre est informé de tout cela parce qu'il est en état de remédier à un abus qui dure depuis longtemps et dont je ne parlerai pas mais qu'un hono-

rable député de l'autre côté de la Chambre fera connaître ce soir, je n'en ai aucun doute. Nous sommes heureux d'apprendre que le corps de la gendarmerie au lieu d'être réduit sera augmenté et porté à l'effectif complet. C'est très bien. Pendant les quelques années durant lesquelles on ne l'a pas activement employé, la loi du pays n'a pas été très bien administrée et chacun s'en est ressenti.

Le ministre a énoncé le programme que le Gouvernement entend exécuter, mais il a négligé de faire connaître au Parlement la solde que touchent les gendarmes, les sous-officiers et les officiers. Il s'agit d'une question intéressante et les honorables députés seront alors en mesure de se rendre compte si la solde que reçoivent les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, est proportionnée aux excellents services qu'ils rendent au pays.

L'hon. M. ROWELL: La solde des gendarmes et des sous-officiers de la troupe a été augmentée de 50 cents par jour, l'automne dernier.

M. WHITE (Victoria): Quelle est la solde totale que touchent les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ?

L'hon. M. ROWELL: Un gendarme de nomination récente touche 1 piastre et 50 cents par jour. Un gendarme marié a double ration, ce qui équivaut à 3 piastres par jour.

M. WHITE (Victoria): La solde de ces hommes n'est guère élevée, à mon avis, eu égard aux services qu'ils rendent au pays. Un gendarme doit éprouver passablement de difficultés à élever une famille avec son traitement, surtout si nous tenons compte que les journaliers, à l'heure qu'il est, se mettent en grève pour obtenir un salaire de 3 piastres et 50 à 4 piastres par jour.

Sous le Gouvernement actuel, la police à cheval—je ne connais pas les raisons qui peuvent exister et je n'ai pas l'intention de critiquer la conduite du Gouvernement pour l'instant—constate que le coût de l'existence est plus élevé à l'heure qu'il est que par les années passées. Le ministre consentira peut-être à exposer au Parlement les raisons qui l'ont porté à renoncer à la politique suivie jusque-là pour obliger les gendarmes à stationner aux postes établis dans les grandes villes et où la cherté de la vie se fait bien plus sentir, au lieu d'être répartis par toute la région comme par le passé. Je voyage beaucoup par chemins de fer et j'ai l'occasion de rencontrer souvent des membres de la gendarmerie à cheval; or, tout font entendre la même plainte. C'est qu'il leur est, pour ainsi dire, impossible de vivre avec leur solde au chiffre actuel. Si le Gouvernement a décidé de garder les gendarmes dans les postes des principales villes de l'Ouest, pour le bien du service, c'est évidemment là une bonne raison; je ne saurais admettre que d'autres motifs aient pu donner lieu à une pareille décision, car elle est de nature à causer de graves inconvénients aux membres de ce corps. On m'assure que les gendarmes stationnés dans la ville d'Edmonton sont obligés de faire prendre de l'exercice à leurs chevaux presque tous les jours. A l'époque où je servais dans les rangs de la gendarmerie à cheval, la grande difficulté était de ne pas faire manquer nos chevaux; parfois même, nous étions obligés d'avoir des chevaux de relais.

Le ministre a mentionné certains services confiés à la gendarmerie à cheval, concernant le ministère du Revenu de l'intérieur et les enquêtes que nécessite la présence des étrangers d'origine ennemie. Avec le régime actuel, le Gouvernement est forcé à faire des frais supplémentaires pour expédier les gendarmes quelquefois à des centaines de milles, dans le voisinage de la frontière, où il est obligé de louer des voitures ou des automobiles pour leur usage. Sous l'ancien régime, ces frais étaient évités et les gendarmes étaient toujours en mesure de se rendre à temps aux endroits où le devoir les appelait. Ils avaient toujours leurs chevaux sous la main et ils pouvaient rendre de meilleurs services sans le moindre délai.

Les gendarmes avaient aussi l'avantage de vivre à meilleur marché dans les petites villes où ils étaient stationnés. Réellement, je ne puis comprendre comment un homme marié peut, même avec la double ration, vivre à Edmonton à l'heure qu'il est sur la solde de 1 piastre et 50 par jour. Ce n'est pas juste, considérant la cherté de la vie et les magnifiques services qu'au témoignage du ministre lui-même, ces hommes rendent au pays. Le Gouvernement devrait montrer un peu plus de générosité à l'égard des membres de la gendarmerie à cheval de l'Ouest; on devrait faire en sorte qu'ils soient en mesure de vivre raisonnablement et d'élever leurs familles convenablement. Les prix du loyer sont très élevés à Edmonton à l'heure qu'il est et le coût de l'existence est tout aussi élevé que dans la ville d'Ottawa. Je le répète, je ne puis comprendre

comment les gendarmes peuvent faire pour élever leurs familles avec une si maigre solde. Pour moi, la population canadienne verrait d'un bon œil que le Gouvernement augmente la solde des membres de la gendarmerie à cheval et certes! il ne serait que juste et raisonnable que les hommes qui rendent de si magnifiques services au pays, reçoivent dès leur entrée dans les rangs de la gendarmerie, une solde de 2 piastres à 2 piastres et 50, sans compter la haute paye pour leur bonne conduite.

M. le PRESIDENT: Avant que le débat aille plus loin, je dois appeler l'attention de la Chambre sur le fait que l'item en discussion est le n° 11 qui a trait au traitement des fonctionnaires de l'administration centrale, ici à Ottawa. Le débat a été fort intéressant et je ne désire nullement l'interrompre; je suis d'avis, toutefois, que la Chambre devrait adopter l'item en discussion ou suspendre le débat jusqu'à ce qu'on aborde l'examen de l'item 254, qui a trait à la solde, à la subsistance au logement, et de la gendarmerie à cheval, et qui est ainsi conçu :

Territoires du Nord-Ouest, territoire du Yukon, provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, du Manitoba, de la Colombie-Britannique et partie de l'Ontario occidental: Solde de la gendarmerie, $100,984.90.—Subsistance, billets de logement, fourrage et pâtée pour les chiens, combustible et éclairage, habillement, réparations, réfections, chevaux, armes, munitions, médicaments, transports, aqueduc, réparations de bâtiment, papeterie et dépenses casuelles, $1,236,520.18.

Compensations aux gendarmes pour blessures reçues dans l'exercice de leurs fonctions, $5,000. —Total, $2,249,505.08.

M. COWAN: Pendant trente-deux ans, j'ai eu le plaisir d'habiter à moins de deux milles du chef-lieu de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Or, pendant cette longue période, j'ai eu l'occasion de suivre de près l'excellent travail de ce magnifique corps.

J'ai eu l'occasion de connaître ce que pensent les habitants de cette partie du pays de la façon qu'ils faisaient observer la loi et, comme l'a si bien dit le président du Conseil privé, la décision prise il y a quelques années de ne plus utiliser les services de ce corps avait grandement ému la population de l'Ouest. Chaque fois que j'ai entendu discuter cette affaire, et cela m'est arrivé très souvent, c'était toujours pour exprimer le regret d'avoir à perdre les services de la police à cheval.

On n'ignorait point qu'aux provinces appartenait le droit de mettre les lois à exécution et l'on revendiquait ce droit avec énergie, mais on n'en répugnait pas moins à

perdre le bénéfice de la présence de ces gendarmes, que l'on dénommait familièrement les "habits rouges" et dont nul autre corps provincial ne pourrait de longtemps égaler le prestige, tout bon qu'il pût être et tout dégagé qu'il fût de toute influence politique. Après avoir si longtemps observé la conduite de ce corps et avoir vu les résultats de leurs exploits, je n'hésite pas à dire que jamais au monde l'observance des lois n'a été maintenue avec plus d'effet qu'elle ne l'a été par ce corps dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les provinces tirées ensuite de ces territoires. Un agent de police peut susciter des troubles aussi aisément qu'il peut les apaiser. S'il a recours à des procédés vexatoires, à l'espionnage, à de la fourberie, à des dissimulations, ou autres méthodes de cette nature, un agent aura tôt fait de provoquer des haines dont les conséquences seront à ce point désastreuses qu'il lui sera impossible d'en arrêter le cours. Mais avec la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, il n'en a jamais été ainsi. Je l'ai toujours connue pour être composée d'hommes d'élite, parmi lesquels jamais ne s'est glissé un seul agent de caractère louche. Les hommes ainsi choisis reçoivent une instruction touchant, non seulement, la loi, mais sa mise à exécution, et c'est à cela qu'est due la satisfaction avec laquelle le peuple de ces territoires a accepté leurs services. Il n'est pas besoin de multiplier les exemples pour prouver que, de l'avis des habitants de l'Ouest, la gendarmerie à cheval n'a pas de supérieure au monde. C'est pourquoi nous désirons tant qu'elle continue à demeurer parmi nous, et l'annonce de son rétablissement l'an dernier nous a causé un plaisir aussi vif qu'avait été profond notre regret d'apprendre peu avant cela qu'elle allait être dispersée. On nous annonce aujourd'hui que la gendarmerie aura de nouvelles fonctions à remplir, comme il est naturel que ses fonctions ne soient pas les mêmes qu'auparavant, puisque nous avons aujourd'hui des corps de police provinciaux dans toutes les provinces qui ont leur propre juridiction. Ces devoirs nouveaux absorberont une bonne partie du temps et des soins de la gendarmerie à cheval, dont le personnel devra être très nombreux. Elle devra, entre autres choses, assurer, nous dit-on, l'observance de la loi édictée par ce Parlement contre les étrangers. Ne mettez pas trop d'empressement à conclure de là que nos étrangers de l'Ouest nécessitent une police sévère; car tel n'est pas le cas.

Je tiens de M. le commissaire Perry lui-même que, dans l'Alberta et la Saskat-

chewan, notre population d'étrangers ne nous a causé aucun ennui depuis le commencement de la guerre. Sachez, cependant, que la Saskatchewan contient plus de 300,000 étrangers. Aucune émeute ni agitation. La gendarmerie a montré une telle justice et une telle générosité dans la manière d'administrer la loi à leur égard que jamais elle n'a senti le besoin d'avoir recours à la violence. Ils savent aujourd'hui que la gendarmerie n'entend tolérer aucune sotte agitation. Ils savent que la police saura les tenir en respect le sourire sur les lèvres, et n'emploiera aucun truc à leur égard, qu'elle leur assurera le même degré de protection qu'aux autres, sans attendre d'eux rien de plus que le respect des lois. Les étrangers de ces territoires tiennent aujourd'hui non moins que pas un à la présence de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, car ils savent que leur obéissance aux lois leur vaudra la protection de la police.

C'est là exactement l'état de choses que nous voulons voir régner dans l'ouest du Canada. Nous ne voulons pas d'étrangers qui se sentent retenus de force, mais qui comprennent que la loi est la loi, autant pour leur protection que pour celle de tout citoyen. Je doute beaucoup que la gendarmerie à cheval puisse être aujourd'hui remplacée par un autre corps de police en ce qui concerne les étrangers.

Il est constant qu'une certaine partie de la population est hostile à certains étrangers et qu'en choisissant des officiers de police dans ce groupe pour faire respecter la loi par ces étrangers, on augmenterait le désordre au lieu de le diminuer. D'un autre côté, grâce à sa longue expérience par rapport à ces étrangers, la gendarmerie à cheval réussirait facilement à maintenir l'ordre, elle y réussirait mieux que n'importe qui. On a soumis la question de la solde au député de Victoria (Alta.) (M. White) en qui nous nous plaisons à reconnaître un ancien membre de la gendarmerie à cheval. D'après moi, les hommes ne sont pas assez bien rémunérés, il y a des années qu'ils ne le sont pas suffisamment et pour bien dire, ils n'ont jamais reçu d'appointements convenables. Il ne faut pas oublier que ce sont des hommes distingués, et qu'il ne faut pas nous attendre à les payer moins cher qu'ils ne gagneraient autrement.

Je voudrais donc qu'on augmentât leurs appointements dans la mesure nécessaire pour nous assurer la continuation de leurs services, services particulièrement précieux à l'heure qu'il est. J'espère que le ministère va profiter de ce remaniement pour utiliser le grand nombre d'hommes qui ont servi dans la gendarmerie et qui s'adonnent aujourd'hui à d'autres occupations. Il y aurait à former un corps de réserve considérable au moyen de ces hommes-là, pour les fins requises, et j'ai confiance que le Gouvernement y réussira.

M. STEVENS: Je n'ai saisi que quelques-unes des paroles de l'honorable ministre, mais j'en ai entendu assez pour pouvoir l'approuver et le féliciter de ce qu'il pense de la gendarmerie à cheval. Je ne discuterai pas ce qui a été dit par d'autres au sujet de l'augmentation de la solde et par rapport à d'autres questions intéressant la gendarmerie. Je m'arrêterai cependant à un point que le Gouvernement voudra bien étudier, je l'espère, si toutefois la Chambre elle-même l'accueille favorablement ce soir. Il s'agit d'une question déjà ancienne, mais que les paroles élogieuses du ministre viennent de nous rappeler.

Les membres de la gendarmerie ont des états de service et une réputation admirables, ils ont fait preuve de beaucoup de courage et d'héroïsme. Ils sont dignes de l'histoire, et la population de l'Ouest surtout, qui a toujours été à même de les apprécier, les admire au plus haut degré, justifiant ainsi l'éloge prononcé par l'honorable ministre à leur égard. La gendarmerie à cheval a eu l'avantage de posséder, dans le passé, des chefs incomparables, qui l'ont dirigée avec la plus grande sagesse, lui ont inculqué l'esprit de discipline et ont su faire de chacun de ses membres autant de sujets d'élite. Parmi toutes les troupes employées à réprimer la rébellion du Nord-Ouest, c'est la gendarmerie à cheval qui s'est surtout distinguée; elle a fait tout humblement les plus grands actes d'héroïsme Cependant après la rébellion, on a accordé des médailles et des concessions de terre à tous les soldats en reconnaissance de leurs services, et il s'est écoulé des années avant que les membres de la gendarmerie n'eussent également reçu de ces médailles en reconnaissance de leurs propres services. Pourquoi tant de retard à leur sujet, bien que leur cas eût été signalé aux différents gouvernements qui s'étaient succédé? Enfin, il leur fut accordé des médailles, mais ils n'eurent jamais de terres. Ce traitement injuste fut maintes fois signalé aux autorités, mais toujours en vain. Le comité voudra bien me permettre de lire une lettre qui m'a été écrite et qui est accompagnée d'une résolution adoptée par l'Association des vétérans de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, association

comprenant environ 400 membres qui se sont retirés de cette splendide force, après y avoir fait un long service.

Un grand nombre d'entre eux sont passablement âgés, ayant passé la plus grande partie de leur vie dans la gendarmerie, et quelques-uns n'ont pas beaucoup de ressources. Voici la lettre:

Association des vétérans de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest,

Monsieur,

A une réunion de l'association des vétérans de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, le 25 de mars dernier, a été discuté la question de l'injustice de vieille date commise envers les membres de la gendarmerie qui ont servi pendant la rébellion provoquée par Riel en l'année 1885.

Pendant des années après la rébellion, on leur a refusé et la médaille et le certificat de terre, mais la médaille et le certificat ont été donnés aux autres corps, tant réguliers (batteries A et B) que volontaires qui avaient pris part à la répression. Après des années d'instances incessantes, les médailles ont été distribuées aux membres de la gendarmerie, mais les certificats ne l'ont pas été, le passe-droit en faveur d'autres corps qui ont pris part à la répression de cette rébellion au détriment de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, n'a jamais été expliqué. Que la gendarmerie a fait son devoir aussi bien que les autres corps a été reconnu (quoique tardivement) par la distribution des médailles; par conséquent, si l'on admet qu'elles ont été remises à juste titre, pourquoi refuse-t-on les certificats?

Cette réunion déclare donc d'une commune voix: "Que cette association prie encore une fois le Gouvernement du Canada de rendre justice aux membres de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui ont pris part à la répression de la rébellion, de distribuer les certificats et de faire disparaître par là la flétrissure et l'injustice pour ceux qui ont loyalement et fidèlement servi. Que le Gouvernement se rappelle que les membres de la gendarmerie ont depuis, en plusieurs circonstances, rendu au pays de précieux services, principalement que plusieurs d'eux ont fait honneur au Canada pendant la guerre du Sud-Africain et la dernière grande guerre, et aussi que les membres qui ont pris part à la répression de l'insurrection de 1885, et qui, nous le croyons fermement, ont droit au certificat de terre, avançant en âge, et que la remise de ce certificat permettrait à plusieurs d'entre eux de finir leurs jours dans une certaine aisance et d'avoir la satisfaction de savoir qu'on a reconnu les loyaux et fidèles services qu'ils ont rendus au Dominion du Canada et à l'empire.

C. R. FILTNESS.
Secrétaire.

On a répondu que cette affaire a été étudiée par les gouvernements de sir John Macdonald, de sir Wilfrid Laurier et de sir Robert Borden, et que le présent ministère est d'avis que la décision des ministères précédents doit être maintenue. Cette décision était que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest n'avait pas droit à ce crtificat, attendu qu'elle n'avait fait que son devoir en réprimant cette insurrection; qu'elle n'était pas sur le même pied que les volontaires et que les certificats n'étaient destinés qu'à ces derniers.

A l'encontre de cette assertion, il y a des arguments que je crois devoir signaler à l'attention de la Chambre. Vous remarquerez que j'ai rappelé que les batteries A et B, venues de Kingston, ont pris part aux opérations. Leurs membres étaient des réguliers qui accomplissaient leur devoir tout comme la gendarmerie. Cependant les batteries A et B ont eu le privilège de recevoir des certificats de terre de même que les corps de la milice; je ne veux pas laisser entendre qu'il existait un préjugé, mais je dois avouer que, après avoir étudié l'affaire avec beaucoup de soin, je suis porté à croire qu'au temps de l'insurrection et peu après; on était quelque peu préjugé contre la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; que les corps de la milice et leurs commandants ont pu croire que leur devoir spécial était de s'occuper des volontaires, et non des réguliers, et que les membres de la gendarmerie étant des réguliers, ils devaient soigner leurs propres intérêts et, par conséquent, ne méritaient pas d'égards particuliers.

Ce n'est pas ainsi que j'envisage l'affaire. Il me semble que le moment est bien choisi pour examiner le cas des membres de la gendarmerie, vu que le représentant de Regina a déclaré qu'il est quelque peu difficile de retenir les services de quelques-uns des plus habiles, faute d'encouragement suffisant. Sans discuter ce sujet, je dirai que les membres de ce vaillant corps devraient, après un certain nombre d'années de service, avoir droit à une récompense, sous la forme d'un certificat de terre ou autrement, récompense qui serait un encouragement pour eux.

Il n'existe pas aujourd'hui et il n'a jamais existé dans l'histoire, même si l'on prend les exemples cités par le ministre lui-même, un groupe d'hommes qui aient rendu de plus grands services en ouvrant les portes de ce nouveau domaine au monde entier. On a beau parler des explorateurs et des membres de la commission des études géologiques et autres, mais ces pionniers qui, dans l'accomplissement de leur devoir, ont pénétré dans le désert jusqu'à la zone arctique, et qui souvent ont vécu loin de la civilisation pendant deux à trois années consécutives, ont appris tout ce qui a trait à ces régions, et grâce à eux et aux rapports circonstanciés et intelligents qu'ils ont adressés à leurs supérieurs et au département, nous sommes bien renseignés sur l'intérieur du pays. Plusieurs d'eux s'éta-

bliraient volontiers dans un territoire où ils ont passé la plus grande partie de leur vie, vu que la civilisation et la vie des grandes villes ont peu d'attraits pour eux.

Mais, nous ne les encourageons d'aucune façon. Ils ne reçoivent que la maigre somme allouée aux gendarmes réguliers. Je ne sache pas qu'ils aient formulé de plaintes à cause de cela. Cependant, ne devrions-nous pas, non seulement reconnaître les services que ces hommes nous ont rendus lors de l'insurrection du Nord-Ouest, en 1885, mais aussi accorder une gratification quelconque qu'ils pourraient ambitionner?

J'ai une autre proposition à émettre. Elle n'est pas très importante, mais je dois la faire, puisque nous sommes forcés de présenter tous les arguments qui militent en faveur de ces gendarmes pour obtenir qu'ils reçoivent quelque considération. On a dit que ces hommes n'appartenaient pas à la classe des volontaires. A quoi il a été répondu qu'ils se sont mis sous les ordres de la milice volontaire du Canada. D'aucuns s'écrieront que c'est là éluder le point en question et user de trop de subtilité. Mais si vous refusez à ces gendarmes une gratification sous prétexte que ce sont simplement des soldats réguliers, je répondrai par une subtilité, s'il vous plaît de l'appeler ainsi, et je rétorquerai qu'ils ont servi sous les mêmes commandants que les miliciens canadiens, et à mon sens, cet argument vaut l'autre.

On a également prétexté qu'il s'était écoulé un trop long délai, et que cette question aurait dû être soumise depuis longtemps au Gouvernement. Le fait est qu'on en a saisi cette Chambre en maintes occasions, et on y a attiré l'attention du Gouvernement tant et tant de fois, depuis l'époque de sir John Macdonald jusqu'à nos jours. Le silence qui s'est fait, en ces dernières années, tient, par ailleurs, à ce que bon nombre de gendarmes qui ont servi, en 1885, sont restés en activité durant un certain temps, pendant lequel ils auraient manqué gravement à la discipline s'ils avaient pressé leur réclamation pour se faire concéder une terre. Cela est évident, et, loin de constituer un argument étroit et trop tranchant, expose la situation telle qu'elle est en réalité.

Nous n'ignorons pas que ces hommes étaient soumis à la plus stricte discipline. Personne ne sait mieux que l'administration et les fonctionnaires que si ces hommes, alors qu'ils étaient en activité de service, eussent exercé une pression sur le Gouvernement pour obtenir une concession, ils auraient été sévèrement punis pour en avoir agi ainsi, et peut-être avec raison —c'est un point que je ne discute pas. Ils sont aujourd'hui licenciés, après de longues années de service, et, à l'instar d'autres associations; ils ont formé un groupe dans l'association des vétérans, et se présentent devant le Gouvernement pour demander justice.

J'estime, monsieur l'Orateur, qu'une grave injustice a été commise à l'égard de ces hommes, non seulement en leur refusant leur médaille, après tant d'années de service, mais en ne leur donnant pas de concession de terre. On peut prétendre que cette réclamation vient bien tard, mais ce n'est pas un argument ni une raison valable pour nous faire hésiter à réparer maintenant le préjudice dont ils souffrent. Si l'on reconnaît, et je suis sûr que le comité l'admettra immédiatement, qu'une injustice a été commise à l'égard de ces gendarmes, nous devrions y remédier sans plus tarder.

Il y a une autre cause pour laquelle il s'est produit du délai. Cette question a été soulevée en 1913, et, peu après, la guerre se déclarait; il ne convenait pas de reprendre ce débat, tant que duraient les hostilités. Voilà qui est très clair. Depuis près de cinq ans, cette Chambre a eu à étudier les plus graves problèmes, en comparaison desquels la présente question eût paru sans importance. Elle ne fut donc pas mise de l'avant. La guerre est maintenant terminée, et il nous est loisible d'abattre toute la besogne qui nous est taillée, si je puis m'exprimer ainsi. Nous pourrions donc fort bien en finir avec cette question.

Ces gendarmes ont le sentiment qu'ils n'ont pas été traités équitablement, et je dois avouer que les conversations que j'ai eues avec plusieurs d'entre eux m'ont convaincu qu'ils étaient non seulement intelligents, mais profondément loyaux et d'excellents citoyens sous tous rapports, qu'ils subissaient un préjudice, et que l'on n'avait aucune raison sérieuse et logique pour ne pas leur avoir accordé, depuis longtemps, un certificat de terre. Je ne vois aucune raison sérieuse et logique pour laquelle on pourrait le leur refuser, aujourd'hui. On ne saurait, à mon sens, faire valoir aucun argument militant contre la requête qui nous est présentée, sinon qu'on ne veut pas l'accorder.

Je vais m'adresser, maintenant, au ministre lui-même, monsieur l'Orateur, et le prier instamment de reconnaître le courage et l'héroïsme de ces hommes, de reconnaître les services qu'ils ont rendus dans le passé, en accédant à leur requête—une requête qu'appuie à l'unanimité leur associa-

tion comptant environ quatre cents membres, ce qui n'est pas un grand nombre, mais plutôt un nombre comparativement petit—et en leur accordant le privilège d'obtenir une terre quelque part sur le domaine fédéral de l'Ouest, tout comme celles avec lesquelles on récompensa les miliciens du Canada à l'époque en question. Je ne m'arrêterai pas à discuter les conditions devant être attachées à cette concession, peu importe, et peu leur importe, la nature des conditions raisonnables qui leur seront imposées.

Quoi qu'il en soit, donnez à ces hommes, dans les dernières années de leur vie, la satisfaction de savoir qu'enfin leurs services ont été reconnus. Enlevez de leur esprit le soupçon que le pays n'apprécie pas ce qu'ils ont fait pour s'acquitter de leur devoir.

M. TWEEDIE: Nous sommes en présence d'un des crédits les plus importants peut-être des dépenses du pays, affectant particulièrement les provinces de l'Ouest, bien que le montant ne soit pas élevé.

Je concours dans les louanges qui ont été adressées à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Si tous les membres de cette Chambre abondaient dans le même sens, ce soir, je ne crois pas que nous exagérerions la cause de ces vaillants serviteurs. Aucune autre institution n'aurait pu rendre à l'Ouest des services aussi appréciables. Si l'on fait une comparaison entre les jours reculés de notre pays au delà des Grands lacs et ceux des états de l'Ouest, comparaison très avantageuse pour le Canada, le mérite en revient à la gendarmerie du Nord-Ouest. On pourrait faire la même comparaison avec tous les pays du monde et se flatter des traditions établies par ce corps magnifique.

L'uniforme rouge de notre gendarmerie chevauchant dans les plaines de l'Ouest créait une profonde impression sur ceux qui les rencontraient, que ce fussent des colons ou des fugitifs de la justice. Ceux-ci étaient convaincus que les affaires du Canada étaient administrées selon les principes du droit et dans un esprit de justice et d'équité pour tous. A cette époque lointaine, les doctrines pernicieuses comme on en voit de nos jours ne pouvaient exister dans les régions de l'Ouest. Je constate avec plaisir que le Gouvernement a décidé de rétablir ce beau corps de police pour faire observer la loi dans l'Ouest.

J'avouerai que j'ai appris avec étonnement que le ministre ne devait augmenter que de douze cents hommes l'effectif de la gendarmerie à cheval pour faire la police des Territoires du Nord-Ouest, du Territoire du Yukon, des provinces de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et d'une partie de l'ouest d'Ontario. Si la gendarmerie avait été augmentée de trois mille hommes au lieu de douze cents, ce n'aurait pas été trop pour l'exécution des lois dans l'ouest d'Ontario. Il faut regarder les faits tels qu'ils sont.

Nous savons que les conditions du monde civilisé, que ce soit en Europe, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, ou en Canada, sont fort différentes de ce quelles ont été dans les temps passés. Nous n'ignorons pas que, dans les anciens jours, certains hommes prêchaient leurs doctrines dans les carrefours, sans que le public en fît grand cas. Mais, à l'heure actuelle, aux Etats-Unis et chez nous, nombreux sont les disciples de l'anarchie, nombreux sont ceux qui professent en secret, et parfois ouvertement, le renversement de l'ordre et de la légalité par la violence.

Nous ne saurions fermer les yeux sur cette grave situation. Il est du devoir du Gouvernement d'instituer un corps de police en état de faire respecter les lois de façon à ce que ceux qui viennent de pays où ils ont foulé aux pieds les gouvernements établis et résisté aux lois, sachent qu'ils ne peuvent prêcher impunément leurs doctrines en Canada, sachent qu'ils sont obligés de respecter les décrets des autorités.

Si le Gouvernement doit être blâmé en quelque chose, c'est de ne pas avoir fait respecter la justice avec assez de fermeté. Je crois que le Gouvernement a fait preuve de trop de tolérance pour une certaine classe d'individus qui parcourent le pays en semant l'anarchie et la destruction. Ceux dont je parle demandent le renversement du Gouvernement non avec des arguments ou par un système d'évolution. Non pas; ce qu'ils veulent, c'est la ruine de ces gouvernements dans le monde par la force physique et la violence.

Il est du devoir de la gendarmerie pour qui nous votons des crédits, ce soir, de chercher en tous sens le pays confié à leurs soins afin d'y trouver ces hommes, qu'ils viennent d'Allemagne, d'Autriche, de Russie, ou d'autres contrées, qui propagent leur doctrine malsaine. Cette doctrine, je l'ai dit, c'est que le Gouvernement canadien doit être renversé par la force et qu'il faut résister ouvertement à nos lois. Il appartient à notre gendarmerie de rassembler ces individus, de les embarquer sur des navires et de les renvoyer dans les pays où ces principes sont de mise. La gendarmerie à cheval du

Nord-Ouest a eu une grande tâche à accomplir dans les jours passés, mais elle n'est pas à comparer à celle qui lui incombe aujourd'hui.

Ainsi que l'a démontré le député de Régina ils ont réussi à faire observer la loi dans cette région non par la violence, mais grâce à la grande attention et au grand tact dont ils ont fait preuve dans l'accomplissement de leur devoir. Nous voulons encore des hommes de ce calibre-là; des hommes qui sauront faire respecter la loi comme ces gendarmes ont su la faire respecter à l'époque des pionniers dans l'Ouest. Si la gendarmerie continue dans cette voie elle rendra au pays le plus grand service possible. Or, si nous demandons à un personnel de 1,200 gendarmes de faire pareil service ne leur imposons-nous pas un fardeau au-dessus de leurs forces?

Leur juridiction s'étendra depuis les régions lointaines du Territoire du Yukon jusqu'aux limites de l'ouest de l'Ontario, 1,200 hommes éparpillés sur une si vaste étendue. Je dis que, dans les circonstances, ils ne peuvent pas accomplir leurs fonctions d'un manière qui donne satisfaction au pays. En m'adressant à vous monsieur le président je dis au ministre qu'il devrait reconsidérer sa décision d'augmenter à 1,200 hommes le personnel de cette gendarmerie; qu'il devrait le porter au nombre trois ou cinq mille hommes. Peut-être qu'une telle démarche entraînerait une dépense de 4 ou de 5 millions au lieu de 2 ou 3 millions. Mais, n'est-ce pas préférable de dépenser une somme plus considérable et d'assurer le pays contre ces individus qui menacent l'ordre et la justice? Ne serait-ce pas là une épargne pour l'avenir? Peu m'importe qu'il y ait au pays des hommes qui préconisent une autre forme de gouvernement que celle qui réunit les suffrages de la majorité. Tout homme jouit d'une parfaite liberté de parole; il peut prêcher ce qu'il veut en fait de politique gouvernementale, du moment qu'il suit des méthodes constitutionnelles pour arriver à ses fins; mais la ligne de démarcation est entre cette catégorie d'hommes (bienvenus au Canada) et ces hommes qui viennent chez nous, ou qui y sont déjà, et qui disent: Nous ne reconnaissons pas de loi; nous ne reconnaissons pas de gouvernement; nous allons renverser les gouvernements, nous allons résister aux lois avec toute la force dont nous sommes capables. Voilà une catégorie d'individus dont nous ne voulons point.

Je désire insister auprès du Gouvernement sur le fait que lorsque nos gendarmes sont aux prises avec ces hommes dangereux, ainsi qu'il arrivera forcément, il ne doit pas y avoir d'intervention politique, il ne doit pas y avoir de sympathie. la tâche des gendarmes sera de sauvegarder les intérêts de la justice et dans cette tâche; ils ont droit à tout notre appui: la justice doit être suprême. Nous voulons débarrasser le pays de ces agitateurs révolutionnaires et, plus vite ce système sera mis en marche pour mettre le pays à l'abri de cet élément dangereux, mieux ce sera pour le Dominion et pour nos citoyens respectueux des lois.

M. MANION: Après toutes les louanges dont la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a été l'objet aujourd'hui il semble superflu d'y ajouter. Cependant ceux qui m'ont précédé viennent, tous, des provinces de l'Ouest, du Manitoba, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Anglaise. Je veux féliciter le Gouvernement de ce qu'il a décidé d'étendre la juridiction de la gendarmerie jusqu'aux sources des lacs. Je n'ai entendu que des louanges concernant cette démarche, car tout le monde dans l'ouest de l'Ontario est heureux d'avoir pour maintenir l'ordre dans cette région une gendarmerie dont les traditions sont si nobles. J'en ai entendu quelques petites critiques, à une ou deux occasions. mais peut-être venaient-elles de gens qui ne veulent pas voir maintenir l'ordre.

L'honorable député de Calgary-Ouest (M. Tweedie) a proposé d'augmenter le personnel de la gendarmerie dans le but de maintenir l'ordre. Je crois que le Gouvernement a étudié avec soin la question d'une augmentation de ce personnel et je suis entièrement d'accord que la gendarmerie devrait être portée au moins à 1,200 ainsi que l'on se propose de le faire. Si le Gouvernement augmente le nombre des gendarmes dans le but de tenir en échec le bolchévisme et la révolution en ce pays, je trouve sa conduite dictée par une haute sagesse. Personne ne voudrait voir ce pays tomber dans le chaos qui a enseveli la Russie. Le bolchévisme, c'est le désordre, c'est la faim, et la famine, c'est la désorganisation complète; nous ne voulons pas voir cet état de choses au Canada.

Je voudrais, si l'on peut proposer au Gouvernement ce que leur a été proposé plus d'une fois, ces jours derniers, par l'honorabl député de Red-Deer (M. Clark), demander au Gouvernement de faire un peu plus qu'il n'a fait jusqu'ici—et je sais qu'il

a consacré beaucoup de temps à l'étude à ce problème—pour diminuer le coût élevé de la vie. J'espère que je ne sors pas de la question, monsieur le président, car, pour moi, les deux choses vont de pair: l'augmentation du personnel de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et la réglementation, autant que la chose est possible, du coût élevé de la vie. En effet, le bolchévisme n'est qu'un autre nom pour la révolution, et la faim est la mère légitime de la révolution. Un peuple ne se révolte pas lorsqu'il est heureux, content et bien nourri; il se révolte lorsque le coût des vivres dépasse ses moyens.

Aujourd'hui, en ce pays, le coût de la vie est hors d'atteinte d'un grand nombre de gens, au point, sinon de les affamer, du moins de les forcer à se priver de nombreuses choses qu'ils considéraient auparavant de première nécessité.

La raison de cette mention, c'est que j'ai en mains, sur le sujet, une lettre de M. R. J. McFall au greffier de la ville de Fort-William. Elle traite d'un grand nombre d'infractions à la loi par les entrepôts frigorifiques dans le voisinage. Elle cite quatre entrepôts frigorifiques et environ quarante cas d'infractions à la loi relative à la vente des nécessités premières, en d'autres termes la viande et les œufs, à la population du pays. A mon avis, un des motifs d'étendre la juridiction de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, c'est que le coût de la vie est dû à l'accumulation de profits par de telles corporations. Voilà pourquoi je soumets la chose à la Chambre. C'est peut-être là étirer un peu l'ordre du jour. . .

M. le PRESIDENT: J'en suis très peiné, mais c'est en somme l'étirer trop loin. Rien ne saurait permettre à l'honorable député d'aller aussi loin.

M. MANION: Je m'incline, monsieur le président. Mais je m'en tiens quand même, sans le discuter plus amplement, à l'avis que deux choses sont également nécessaires: que le contrôle du haut coût de la vie est aussi nécessaire que l'extension des pouvoirs de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je regrette, monsieur le président, que vous jugiez nécessaire de m'interdire la poursuite de ces détails: je pense qu'ils seraient intéressants non seulement pour la Chambre, mais pour vous personnellement, et aussi probablement pour le pays tout entier. Peut-être, toutefois, aurai-je en une autre circonstance l'occasion de traiter ce sujet. Mais je puis au moins maintenant proposer que le Gouvernement fasse tout ce qui est possible pour avoir la

haute main sur le haut coût de la vie. Je désire déclarer que j'appuie très fortement la proposition d'augmenter l'effectif de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest jusqu'à au moins mille deux cents hommes.

M. KEEFER: Monsieur le président, je diffère de mon ami de la ville sœur (M. Manion) quant à cette augmentation des gendarmes à mille deux cents seulement. Leur juridiction doit s'étendre jusqu'aux têtes des lacs. Nous savons quels services ils rendent. Dans le passé, quelques-uns d'entre nous ont eu affaires à eux, non pas en étant arrêtés, mais en poursuivant l'œuvre qu'ils avaient commencée. La politique du Gouvernement, c'est, je crois, de recruter jusqu'au complet les mille deux cents hommes; mais c'est un chiffre trop petit devant le nombre des étrangers des grandes villes de l'Ouest. Comme l'a dit l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Tweedie), les effectifs devraient être portés peut-être jusqu'à cinq mille, permanemment. Nous avons à affronter des heures plutôt périlleuses: il y a des endroits au pays aujourd'hui qui sont des foyers de révolution. La meilleure force à opposer à cela, c'est la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Elle n'est pas assez nombreuse, en somme, au Canada.

Je demanderais au ministre de prendre en considération sérieuse le moyen de tenir compte de leurs services aux membres de ce corps qui allèrent outre-mer. J'ai fait une promesse à tout un groupe d'entre eux lors de la première année de la guerre. J'avais aperçu, dans le train, un lot de civils, comme on en voudrait voir partout. Je me demandai qui ils étaient. Je m'avançai et m'assis avec eux; j'appris que c'étaient des gendarmes du Nord-Ouest qui s'en retournaient servir dans l'armée impériale, plusieurs d'entre eux étaient des réservistes. Au cours de la conversation, ils exigèrent de moi une chose, que je leur promis de faire à la première occasion: c'est que, ayant échangé une paie d'un dollar pour une solde d'un shilling afin de servir en Angleterre, ils avaient droit que, le Canada, d'une façon quelconque, à leur retour, leur procurât un avantage qui puisse les attirer, de sorte qu'ils aient quelque chose pour s'établir et se marier, et devenir des citoyens de ce pays. La proposition sembla si raisonnable que je promis de faire tout ce que je pourrais. J'écrivis au commissaire à cette époque et obtint une réponse, la seule qu'il pouvait me donner, c'est-à-dire que le Parlement n'avait pas pourvu à cela. Il n'est pas encore décidé que ces gendarmes du Nord-Ouest qui ont fait la

traversée et servi dans l'armée impériale recevront une solde de six mois comme nos soldats canadiens. Il est vrai qu'ils obtiendront la solde de six mois ou allocation de l'armée impériale, mais cela ne se chiffrera qu'à environ cent vingt dollars, alors que s'ils s'étaient enrôlés dans l'armée canadienne, ils recevraient une gratification de six mois de solde de cinq ou six cents dollars. On dit qu'il est difficile de se procurer les hommes qu'il faut: où pourrait-on mieux les trouver sinon chez ceux qui ont acquis de l'expérience en ayant servi outre-mer?

Pourquoi ne pas leur demander de revenir? Pourquoi ne pas leur dire: "Si vous revenez, non seulement vous aurez votre emploi et votre absence sera comptée dans vos états de service, mais on vous payera également la différence entre le dollar que vous receviez par jour et votre solde de soldat d'un shilling, ou deux, puisqu'elle fut augmentée plus tard.

C'est une manière de reconnaître leurs services. Nous avons fait cela pour les autres employés de l'Etat au début de la guerre; pourquoi ne pas le faire pour eux qui comptent parmi les meilleurs serviteurs de l'Etat? Nous devrions leur démontrer autant que possible que nous apprécions les services qu'ils ont rendus.

Nous ne savons pas ce que nous réserve l'avenir. Or, nous avons deux services de police: la gendarmerie du Nord-Ouest et la police fédérale. Ils ne font partie d'aucun syndicat ouvrier, et le Gouvernement n'a pas avec eux les mêmes difficultés que les villes de Montréal ou Toronto et d'autres éprouvent avec leur service de police. Ils sont attachés à la nation, et l'on devrait prêter beaucoup d'attention aux quelques demandes qu'ils font.

Ils ne peuvent pas donner à leurs plaintes la même force que les autres employés de l'Etat. Prenez par exemple la question de gratification qui est donnée aux fonctionnaire. Je m'écarte peut-être du sujet, mais je dis que si la police fédérale fait une demande d'allocation de vie chère, on devrait l'accueillir favorablement. Nous ne devons pas trop retarder ou nous nous aliénerons ses sympathies.

Tout ce que je demande au ministre c'est de bien vouloir examiner s'il est possible de faire quelque chose pour les gendarmes qui se sont enrôlés et sont allés outre-mer, combattre dans les régiments anglais. Un an après mon voyage avec ces jeunes gens, j'ai reçu une lettre du camp de Curragh, dans laquelle mon correspondant disait: "Vous rappelez-vous le jeune homme à qui vous causiez dans le train, le long de la rive nord du lac Supérieur? Me voici arrêté au camp de Curragh, parce que l'on sait que j'ai de l'expérience dans l'instruction militaire. Vous souvenez-vous du garçon avec des rousseurs sur la figure, qui portait un chapeau vert et un complet bleu? C'est Micky O'Leary qui a été décoré de la Croix-Victoria. Je voudrais bien pouvoir traverser et obtenir moi aussi, la Croix-Victoria." Voilà quels sont les hommes que nous devrions réintégrer dans la gendarmerie. Je demande au ministre non seulement d'augmenter l'effectif, mais de réintégrer tous ceux qui sont allés se battre outre-mer.

L'hon. M. ROWELL: Avant de répondre aux observations des députés qui ont adressé la parole, je voudrais d'abord dire un mot ou deux au sujet des remarques de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), qui a proposé au comité que l'on donne des certificats de terres aux membres de la gendarmerie du Nord-Ouest qui ont servi lors de la rébellion de 1885. Il est juste que j'explique au comité quelle était alors la position, ainsi que l'établissent les comptes rendus de la Chambre des communes de cette époque. Quand la rébellion eut lieu, sir John A. Macdonald était le ministre responsable de la gendarmerie du Nord-Ouest, et je crois que c'était lui qui l'administrait. Il appert que la raison pour laquelle il n'a pas été délivré de certificats de terre aux gendarmes est celle qui a été indiquée par l'honorable député de Vancouver-Centre, c'est-à-dire que le gouvernement de l'époque jugeait que les services qu'ils avaient rendus faisaient partie de leurs attributions, puisqu'ils étaient chargés de faire observer la loi et d'établir l'ordre dans le Nord-Ouest dans ce temps-là, et que d'autre part les citoyens qui avaient quitté leur foyer, ailleurs au Canada, pour aller dans le Nord-Ouest, réprimer la révolte, étaient placés dans une position tout à fait différente. C'est la raison qui fut donnée par le premier ministre pour donner des certificats de terre aux volontaires. Voici la déclaration, transcrite dans le compte rendu officiel de 1885, page 3376:

> Tous nous sommes d'avis que les services de nos volontaires, qui n'ont pas hésité à quitter leurs foyers pour aller rétablir la paix ou faire respecter l'ordre et la loi dans un endroit où il y avait désordre et insurrection, devraient être récompensés. C'est dans ce but-là que je vous soumets des résolutions. Je vous les soumets aussi dans un autre but, celui d'ouvrir cette partie du Dominion aux jeunes gens de notre milice volontaire qui ont vu le Nord-Ouest, qui en connaissent les avantages, qui ont pu peut-être y prendre goût, et ne demande-

raient que de s'y établir. Il serait très important aussi, je pense, pour le Nord-Ouest comme pour tout le Dominion en général, que le plus grand nombre possible de ces braves finiraient par rester dans le Nord-Ouest, où ils sont allés comme soldats loyaux ainsi que comme défenseurs de la suprématie de la loi et du gouvernement du Canada tel que constitué.

Le premier ministre de l'époque continua en disant qu'il était plus que probable qu'un grand nombre des troupes de milice qui servaient dans le Nord-Ouest ne désireraient pas s'établir là-bas, mais préféreraient peut-être retourner chez eux. Cependant le Gouvernement devait reconnaître les services signalés qu'ils avaient rendus. Quiconque s'établissait là-bas avait droit comme tous les autres colons, à 160 acres de terre. Ce qu'on proposait alors était de donner un autre "homestead" de 160 acres voisin du premier, soit 320 acres au lieu de 160, comme d'habitude, et de donner en plus à ces colons leur titre de propriété ou certificat de terre, sans aucun frais. Ceux qui, ne voulant pas faire de culture, revenaient chez eux, recevaient 80 acres en reconnaissance de leurs services. En terminant ses remarques sir John A Macdonald disait:

> Elles ont un double objet: premièrement, celui de reconnaître d'une manière substantielle les services rendus par nos volontaires, à part la solde ordinaire de chaque jour, et cela au moyen d'un lot de terre ou d'un billet, s'ils ne veulent pas prendre de terre; elles établissent, deuxièmement, une distinction entre les soldats qui ne veulent pas devenir colons et ceux qui le voudront. Encore une fois, le soldat qui ne voudra pas devenir colon, mais qui préférera retourner dans ses pénates, recevra un billet qui lui donnera droit à 80 acres; celui qui se fera colon, recevra 320 acres.
>
> Celui qui ne le fait pas et retourne chez lui obtient un certificat de concession de 80 acres; celui qui va s'y établir, obtient 320 acres.

En 1885, les miliciens qui allèrent réprimer le soulèvement, reçurent une médaille. Le 10 juillet 1886, la médaille fut accordée aux membres de la gendarmerie à cheval qui "sont réellement allés au feu" durant ces troubles.

A diverses époques, l'assemblée du Nord-Ouest adopta des résolutions, demandant que la gendarmerie à cheval et les volontaires affectés à cette troupe fussent traités comme les membres de la milice active, en ce qui concerne les médailles et le "scrip". En réponse à la résolution adoptée par l'assemblée, le 12 septembre 1893, le gouvernement fédéral rendit un décret du conseil, rejetant cette demande. Ce décret, du 30 juin 1894, dit:

> Quand la question des récompenses pour services rendus durant l'insurrection fut mise à l'étude, le Gouvernement fit une distinction entre la gendarmerie à cheval, qui exerçait ses fonctions ordinaires pour le maintien de la loi et de l'ordre dans les limites des districts où avaient éclaté les troubles et les miliciens qui avaient été appelés à quitter leurs foyers et leurs occupations, au prix de graves inconvénients personnels, aboutissant bien souvent a de sérieux embarras pour eux-mêmes et pour leurs familles. On a marqué cette distinction en excluant la gendarmerie de la participation à l'émission de scrips et en limitant la distribution des médailles aux membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui sont réellement allés au feu.

Pour ces raisons, on n'accorda ni certificats de terres, ni médailles à ceux qui n'étaient pas allés au feu. Ce décret fut rendu par le gouvernement qui succéda à celui de sir John Macdonald. Ainsi la question fut réglée, non seulement par le gouvernement de sir John A. Macdonald, mais encore par le gouvernement conservateur de son successeur immédiat.

La question vint ensuite devant le gouvernement de sir Wilfrid Laurier qui était aussi le chef de l'administration de la gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest, et le 20 août 1900, on adopta un décret du conseil proposant que "Les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, qui avaient servi dans les Territoires du Nord-Ouest, durant la période d'insurrection de 1885, seraient, en ce qui concerne la médaille, l'objet d'un traitement similaire à celui des membres de la milice active". Le décret du conseil du 10 juillet 1886 fut amendé par la radiation des mots "qui sont réellement allés au feu durant les troubles en question." En d'autres termes, les membres de la gendarmerie à cheval qui ne sont pas allés au feu, ont reçu la médaille, mais la loi ne fut pas modifiée relativement à la concession du "scrip", le gouvernement adhérant à la décision déjà rendue par les deux gouvernements précédents.

Subséquemment, la demande fut présentée au gouvernement qui précéda celui-ci et la même décision prise. Par conséquent, lorsque la question vint devant le Gouvernement actuel, en vue de la décision prise par tous les gouvernements qui s'étaient succédé durant la période de 1886 jusqu'à date, le Gouvernement actuel ne se crut pas autorisé à rouvrir cette question débattue d'ancienne date et à modifier le principe qui avait présidé à l'octroi de concession de terre.

Quant à l'association des Vétérans à laquelle l'honorable député a fait allusion, je n'ai que les plus grands éloges à faire de cette société et de ses ramifications à Vancouver et à Victoria. Il convient de dire que les vétérans ont offert leurs ser-

vices à titre de troupe de réserve. Ils ont fait une belle offre au Gouvernement, et dans le projet de loi dont j'espère saisir cette Chambre cette semaine, vu que les changements effectués nécessitent certaines modifications, j'ai l'intention de demander à cette Chambre d'approuver une disposition législative portant création d'une réserve de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et que les hommes qui ont servi leur pays avec tant de distinction, par le passé, à titre de membres de cette gendarmerie, constituent une réserve à laquelle on pourra faire appel au moment critique.

Ce soir, l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a mis en lumière un fait que j'ignorais: c'est que les membres de la force permanente en Canada ont reçu quelque récompense sous forme de concession de terre. Je me ferai un devoir d'examiner la question et de voir si elle intéresse la question soumise au Gouvernement.

Mon collègue de Victoria (M. White) a touché à la question de la solde de la gendarmerie à cheval. Depuis que le corps de gendarmerie relève de mon administration, deux ou trois importants changements ont eu lieu relativement à la solde D'abord le chiffre de la solde quotidienne a été relevé de 50 cents. Une allocation est accordée aux femmes de tous les gendarmes mariés et continuera à être accordée jusqu'à ce que la démobilisation générale du corps expéditionnaire soit terminée. Une ration supplémentaire a aussi été accordée à tout homme marié, et ainsi toutes ces modifications constituent collectivement une importante majoration de la solde. Il y a lieu de penser que, probablement, il y aurait lieu de relever davantage la solde, et dans le projet de loi dont je compte saisir la Chambre, je veux proposer à la députation d'attribuer au Gouvernement le pouvoir de majorer davantage la rémunération de la solde de la gendarmerie à cheval.

Les députés se souviendront, aussi, qu'en plus de la solde, on accorde des pensions pour le service dans cette brigade, et il faut prendre cet avantage en considération, quand il s'agit de la solde. Avec la loi actuelle, un homme qui sert pendant vingt ans, a droit à une pension en se retirant. Dans l'amendement que je me propose de déposer, j'ai l'intention de recommander à la Chambre d'augmenter la pension d'un montant important. Quand la Chambre connaîtra ces dispositions, j'espère que l'honorable député de Victoria admettra que nous traitons très équitablement les membres de cette brigade.

Au sujet des gendarmes qui font du service dans les régions arctiques, je dois dire qu'ils reçoivent une allocation spéciale. Ils touchent une solde plus forte que les hommes qui servent dans les parties plus peuplées du pays, en raison du coût plus élevé de la vie dans ces latitudes septentrionales. L'honorable député de Victoria a aussi demandé pourquoi la gendarmerie n'était pas aussi largement distribuée qu'elle l'était auparavant. La raison principale est que les autorités provinciales sont maintenant responsables de l'administration ordinaire de la loi et du maintien de l'ordre dans toute son étendue et, en tenant compte des devoirs actuels de la gendarmerie, il n'est pas nécessaire qu'elle soit stationnée dans tous les villages et les villes du pays.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): J'ai demandé pourquoi on la casernait dans les grandes villes, puisqu'une partie de son service se faisait à une certaine distance de ses quartiers généraux. Un gendarme peut être obligé de descendre vers la frontière à une centaine de milles d'Edmonton, par exemple, et ensuite de louer une voiture pour le conduire à l'endroit où l'on a besoin de lui. Si on logeait un détachement à Vermillon ou à Lloydminster, par exemple, les hommes pourraient partir de là à moins de frais et cela coûterait meilleur marché aux hommes mariés pour vivre et élever leur famille; je crois aussi qu'ils pourraient rendre de meilleurs services.

L'hon. M. ROWELL: Quand la brigade aura son effectif complet, il y aura plus de détachements que maintenant. Actuellement, ceux qui sont responsables de la gendarmerie pensent qu'il y a quelque chose à gagner en maintenant un corps de police assez fort à certains points du pays. Je ne discuterai pas avec mon honorable ami de Fort-William (M. Manion) la question du coût de l'existence. J'ai entendu avec plaisir ce qu'il a dit des excellents services rendus par la gendarmerie et de la satisfaction qu'éprouve la population du nord-ouest de l'Ontario d'avoir un détachement installé dans cette région. Mon honorable ami de Calgary-Ouest (M. Tweedie) et mon honorable ami de Port-Arthur (M. Keefer) ont soulevé tous les deux la question d'augmenter l'effectif actuel de la brigade. Nous portons l'effectif au chiffre maximum autorisé par la loi, c'est-à-dire 1,200 hommes.

M. KEEFER: L'objectif est-il déjà de 1,200?

L'hon. M. ROWELL: Il n'a pas encore atteint 1,200. Mon honorable ami de Port-Arthur nous a dit de demander aux hommes qui avaient appartenu à la gendarmerie et qui étaient partis outre-mer pour servir dans les régiments impériaux, de revenir dans la brigade. Cela rentre dans la politique du Gouvernement, et nous avons pris des mesures pour porter à la connaissance des anciens membres de la gendarmerie qui servent maintenant dans l'armée impériale, que nous serions satisfaits de les voir reprendre leur place dans la brigade.

M. KEEFER: Ces hommes connaissent-ils les nouveaux règlements?

L'hon. M. ROWELL: Quelques-uns d'entre eux seulement sont atteints par les dispositions du nouveau bill, qui sera soumis à la Chambre, mais le résumé des règlements a été affiché en France. Nous avons fait tout ce qu'il nous était possible pour atteindre les hommes qui font partie des régiments impériaux, mais ce n'est pas facile d'entrer en contact avec des hommes dispersés si loin, dans une armée si nombreuse. Quoiqu'il en soit, nous avons stipulé que tout homme qui avait quitté la brigade pour servir outre-mer, dans les armées canadiennes ou impériales, verrait son temps de service outre-mer compté dans le calcul de sa pension, de sorte qu'ils bénéficieront tous de l'augmentation de pension que nous prévoyons et aussi des services qu'ils ont rendus outre-mer et qui seront ajoutés au temps de la pension.

M. KEEFER: Le Gouvernement a-t-il pris en considération l'octroi de la gratification du service de guerre aux membres de la gendarmerie à cheval qui ont servi dans les armées impériales?

L'hon. M. ROWELL: C'est une question beaucoup plus vaste, parce qu'il n'y a pas seulement les membres de la gendarmerie qui ont servi dans les armées impériales, mais des milliers d'hommes qui sont partis outre-mer pour y servir. Je ne vois pas comment il est possible d'accorder une gratification supplémentaire de guerre aux hommes qui quitte une division de notre service pour s'engager dans les troupes impériales et de ne pas traiter de la même façon tout autre réserviste britannique. C'est une question d'administration que l'on devra étudier pour les autres départements du Gouvernement aussi bien que pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

J'ai dit que le Gouvernement désire obtenir des recrues pour maintenir le présent effectif de la gendarmerie à cheval. Il peut se faire que le Gouvernement décide d'augmenter l'effectif, mais c'est une question qui demande à être étudié sérieusement, et c'est ce que nous faisons à l'heure qu'il est. Si le Gouvernement décide de porter l'effectif de la gendarmerie au-delà du chiffre actuel de 1,200 hommes, je serai obligé de demander au Parlement de voter un crédit supplémentaire pour faire face à cette nouvelle dépense. Le crédit en discussion est basé sur un effectif de la gendarmerie à cheval qui ne dépassera pas 1,200 hommes.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): Quel est le nombre des commissions qui ont été accordées? Si le Gouvernement augmente l effectif, il faudra augmenter aussi le nombre des officiers; j'aimerais à savoir si les sous-officiers et les gendarmes sont l'objet de la considération particulière du Gouvernement.

Le Gouvernement accorde-t-il des commissions aux sulbalternes dans les rangs de la gendarmerie, ou bien choisit-il les officiers en dehors de cette troupe?

L'hon. M. ROWELL: Les commissions accordées jusqu'à ce jour ont été une promotion pour quelqu'un sorti des rangs de la gendarmerie à cheval.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): A l'appui de l'allégation de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), disant que les membres de certains corps militaires permanents, comme les batteries A et B, ont reçu des concessions de terres, j'ajouterai qu'outre ces soldats, un bon nombre de colons qui s'étaient refugiés, avec leurs familles, aux quartiers généraux de la gendarmerie à cheval ont obtenu la même faveur; ces colons furent assermentés pour monter la garde autour des casernes en l'absence des gendarmes obligés de faire le service de patrouille. Ces gens étaient en réalité des réfugiés, mais le Gouvernement leur a accordé des certificats comme aux autres. J'ose espérer que le ministre a pris note des observations que j'ai faites à ce sujet.

L'hon. M. ROWELL: Certainement. J'ai pris bonne note des remarques de l'honorable député.

Crédits supplémentaires 1918-1919.—Administration centrale.—Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—Pour un commis de la 2e division, subdivison A, à partir du 1er décembre 1918, $533.32.

L'hon. M. ROWELL: Ce fonctionnaire a été promu par la commission du Service civil et cet article est destiné à fournir la différence existant entre l'ancien salaire

de ce fonctionnaire et celui auquel lui donne droit la promotion qu'il a reçue.

Administration centrale.—Travaux publics.—Traitements du personnel, y compris le sous-ministre à $6,000, le sous-ministre adjoint à $4,500 et le juriste du département à $3,500, $575,537.50.

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): La dernière fois que cette question est venue sur le tapis, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) m'a posé certaines questions relativement à l'augmentation de $1,000 qui a été accordé au sous-ministre. Je ne vois pas l'honorable député à son siège en ce moment. La Chambre doit tenir compte que le sous-ministre des Travaux publics a bénéficié de l'augmentation générale accordée à tous les sous-ministres dans les différents ministères.

C'est la seule explication que j'ai à offrir, car il n'en existe pas d'autre. Le Gouvernement a adopté comme ligne de conduite d'accorder des appointements de $6,000 par année à tous les sous-ministres.

Il ne reste plus que deux articles qui ont provoqué des demandes de renseignements. On m'a prié de dire de combien j'ai diminué le personnel du service intérieur des Travaux publics depuis mon entrée en fonctions. Voici: au mois d'octobre 1917, le département avait 307 fonctionnaires à son service; au mois d'avril 1919, il y en avait 277, soit une diminution de 30. On m'a aussi prié de communiquer à la Chambre le renseignement qui suit: Sur le crédit total voté par le Parlement pour les traitements, quelle est la somme qui n'a pas été déboursée parce que les vacances n'ont pas été remplies? Voici ma réponse: Le crédit mis à notre disposition était de $574,955 et la dépense s'est élevée au chiffre de $503,130, ce qui laisse un reliquat de $71,825 qui n'a pas été dépensé. Je m'imagine que sur la somme totale que je demande au Parlement de me voter, ce soir, il restera un reliquat encore plus élevé que cela. Cependant, vu que le chiffre de certains traitements sera peut-être augmenté, j'ai décidé de demander plutôt plus que moins, mais je puis donner l'assurance à la Chambre, qu'à l'avenir comme par le passé, le personnel du département ne sera pas augmenté, sauf dans le cas d'absolue nécessité. A mesure que les fonctionnaires disparaîtront par la mort, le mariage ou toute autre cause, les vacances ne seront pas remplies, sauf dans les cas absolument nécessaires. J'ai donc tout lieu d'espérer qu'à la fin du présent exercice, le reliquat sera encore plus considérable qu'à la fin du dernier exercice.

M. FOSTER (York-Est): Le ministre a économisé une somme de $70,000 sur ce chapitre, l'année dernière; cependant, il demande au Parlement de lui voter à peu près les mêmes crédits pour l'exercice courant. Pourquoi ne diminuerait-il pas son budget en proportion, puisqu'il espère être en mesure de diminuer le personnel de son département au lieu de l'augmenter? Est-ce qu'il espère réaliser un surplus l'année prochaine?

L'hon. M. CARVELL: J'ai certainement raison de croire que nous ne dépenserons pas le total des crédits que nous demandons au Parlement de nous voter.

M. FOSTER (York-Est): L'année dernière, vous avez réalisé un surplus de $70,000. Votre budget devrait être diminué en conséquence.

L'hon. M. CARVELL: Je suis porté à partager l'avis de mon honorable ami. Cependant, les fonctionnaires du département, en préparant le budget, se rendent compte qu'il faut prévoir toutes les éventualités, et j'avoue que cela ne semble pas être une bonne méthode d'affaires.

M. McKENZIE: Quel est l'architecte en chef des Travaux publics?

L'hon. M. CARVELL: M. Wright.

M. McKENZIE: Qu'est devenu notre bon vieil ami M. Ewart, ci-devant architecte en chef?

L'hon. M. CARVELL: M. Ewart est encore au ministère. Il est architecte consultant en ce qui regarde les nouvelles bâtisses du Parlement. Je considère ses services à cet égard comme d'un grand prix. Quoiqu'il dépasse de beaucoup quatre-vingts ans, il jouit de toutes ses facultés, arrive de bonne heure à son bureau et est toujours là. Il m'arrive très souvent au cours de chaque mois de venir lui demander des renseignements, qu'il est toujours prêt à me fournir.

M. FOSTER (York-Est): Je vois ici, pour dépenses de voyage, une somme de $44,000, c'est-à-dire $14,000 de plus que l'an dernier. Les voyages, à ce qu'il paraît, vont devenir plus fréquents, peut-être bien les parties de plaisir.

L'hon. M. CARVELL: Rien ne profite autant à l'administration que ces voyages, et nulle dépense, à mon avis, n'est plus justifiée que celle-là, qu'il s'agisse de n'importe quel département, mais surtout de celui des

Travaux publics. Je me suis trouvé dans l'occasion plusieurs fois l'année dernière d'envoyer quelqu'un d'Halifax à Vancouver. Nous avons dépensé, depuis le 1er avril du dernier exercice près de 10 millions pour construire des hôpitaux militaires et autres bâtiments pour l'armée. Il ne se passe guère un jour sans qu'un rapport n'arrive de quelqu'une de ces stations, et nous avons constaté que le mieux est toujours d'envoyer quelqu'un d'Ottawa, qui fasse personnellement un examen de l'affaire dont il s'agit, plutôt que de nous en rapporter à de simples communications que l'on discute dans les bureaux. Cette somme de 14,000 piastres de plus, c'est moi qui la demande et j'insisterai pour qu'on me l'accorde, car je considère que c'est le moyen le plus avantageux de dépenser les deniers publics.

Travaux publics.—(Crédits imputables sur le capital).—Edifices publics—Ottawa—Edifice administratif—Restauration—Les plans de cet édifice et le mode d'assurer sa reconstruction sont subordonnés à l'approbation du comité mixte nommé par le premier ministre et le chef de l'opposition.. .. .. $2,000,000 00

Ottawa—Nouvel édifice public.. 900,000 00

M. SHEARD: J'attends avec impatience le jour où nous pourrons occuper une autre salle que celle-ci. Ceux d'entre nous qui siégent sur les bancs de côté souffrent beaucoup d'abord de ne pouvoir suivre avec intelligence les débats, à cause d'une acoustique défectueuse, et ensuite du resserrement et de l'irrégulière distribution des siéges. Il est déplorable que le Parlement fédéral soit contraint à remplir dans d'aussi pénibles conditions le plus important de tous les devoirs publics. J'avais espéré l'année dernière avoir vu le bout de ce malencontreux état de choses. Je saurais gré au ministre des Travaux publics de me dire que l'on met tout en œuvre pour hâter les travaux de reconstruction et qu'il en parlera à ceux qui en sont chargés pour qu'on nous donne l'assurance de mettre un terme l'an prochain à des difficultés qui, j'en suis sûr, mettent à une rude épreuve un grand nombre des membres de cette Chambre, et particulièrement les nouveaux.

M. FOSTER (York-Est): Je me rends compte du mal que le ministre a dû se donner l'année dernière. Les choses, j'en suis sûr, ont été très contrariantes. Je crois savoir que des fonctionnaires et des députés ont fait dans les premiers jours de la session une visite aux nouveaux édifices. La plupart d'entre nous ignorent où en est rendue la construction, et le ministre ferait grandement plaisir aux députés qui n'ont pas eu l'occasion de faire une pareille visite aux nouvelles bâtisses s'il voulait bien leur dire jusqu'à quel point l'ouvrage progresse et quelle probabilité il y a de siéger à la prochaine session dans la nouvelle Chambre.

L'hon. M. CARVELL: C'est avec plaisir que je le ferai, car la construction de l'édifice législatif a été celui de tous les ouvrages publics auxquels j'ai pris le plus d'intérêt au cours des dix-huit derniers mois. Comme on le sait, la charge que j'occupe a fait de moi le président du comité parlementaire chargé de la question. Sans rien vouloir dire qui puisse être interprété au préjudice de qui que ce soit, m'est avis, que je ne me rendrais pas justice à moi-même, pour ne pas parler de la Chambre des communes, si je ne disais point que le peu de progrès accompli jusqu'à présent m'a fort désapointé. Dans toute ma carrière de ministre, rien ne m'a causé une déception plus vive que la manière dont ce travail s'effectue.

Je suis devenu en quelque sorte encombrant pour plusieurs, à ce sujet, mais j'ai fait quand même de mon mieux. J'ai dit aux ouvriers, et je vais répéter ici que, d'après moi, nous n'avons pas reçu l'équivalent de ce que nous avons payé, et ce n'est pas la faute des ouvriers. Presque tout ceux qui sont intéressés dans l'institution ont l'air de trouver que ce serait une grande erreur d'achever trop tôt une entreprise qui leur permet de gagner de l'argent de l'Etat d'une manière aussi sûre et aussi facile. Voilà ce qui me cause beaucoup de difficulté. Pour ce qui est de l'avenir, il ne me paraît pas aussi sombre que mes paroles pourraient peut-être le donner à penser, car je crois que s'il ne survient pas de grèves, les nouveaux édifices pourront servir aux fins du Parlement dès le premier janvier prochain. D'ailleurs, je ne crois pas qu'il y ait une autre session avant cette date.

Cependant, les travaux seront encore loin d'être achevés. La salle des délibérations pourra être occupée et sera bien près d'être achevée; le revêtement en pierre, à l'intérieur des murs, est pour ainsi dire fini. On travaille actuellement à plâtrer le plafond et à le préparer en vue des décorations qu'on y ajoutera, et les galeries sont commencées. On n'a pas encore commencé à faire les parquets, mais d'ici à deux ou trois mois, celui de la salle des séances de la Chambre sera presque terminé.

Quant à la salle du Sénat, je ne crois pas qu'elle puisse être employée à cette fin vers l'époque mentionnée plus haut, à

moins que les ouvriers ne se hâtent beaucoup plus.

M. FOSTER (York-Est): Cela ne nuira pas aux délibérations de la Chambre des communes.

L'hon. M. CARVELL: L'édifice comprend plusieurs magnifiques salles destinées aux séances des comités, ainsi que de spacieuses salles de lecture et des salles que l'on pourrait facilement adopter aux séances du Sénat pour une session. Les sénateurs y seraient beaucoup plus à l'aise qu'ils ne le sont dans leur salle actuelle, et ils le seraient tout autant qu'ils l'étaient dans l'ancien édifice. Les couloirs seront à peu près finis, mais ils ne le seront pas tout à fait. L'ancien édifice ne comprenait qu'une porte d'entrée. Celui-ci en aura trois. L'une des trois portes du nouvel édifice sera également au centre. On ne l'a pas encore commencée et elle ne sera pas achevée à l'époque que j'ai mentionnée plus haut. Par contre, il y aura un couloir pour la Chambre des communes et un pour le Sénat. Celui de la Chambre des communes est presque terminé.

On en a achevé les parquets et l'ouvrage en pierre se rattachant aux murs. On travaille maintenant à la décoration et cette partie de l'ouvrage est pour ainsi dire achevée. Le couloir du Sénat n'est pas encore commencé.

Il n'y a donc guère lieu d'espérer qu'il soit achevé en janvier prochain. Cependant, le travail se rattachant à la construction des chambres comprises dans l'édifice en général est très avancé et il y aura presque deux fois plus d'espace dans le nouvel édifice que dans l'ancien; il a un étage de plus et les divisions en sont tout à fait différentes. Dans l'ancien, le local destiné aux délibérations du Sénat et de la Chambre des communes était au milieu; dans le nouveau, il est à chaque extrémité, de sorte qu'il sera parfaitement éclairé et ventilé.

Là où il était situé autrefois il y aura des pâtés de bureaux dont deux comprendront trois étages au-dessus des deux étages inférieurs. En d'autres termes, il y aura trois étages dans chacun de ces pâtés de bureaux, et l'élévation des locaux, autrefois destinés aux délibérations de la Chambre des communes et du Sénat, formera, à sa partie supérieure, deux étages et comprendra, à sa partie inférieure, les salles destinées au comité. Il y a, je crois, quatre-vingt-quatre magnifiques chambres qui sont maintenant achevées, et quand nous recevrons le marbre, ces chambres seront prêtes à être peinturées, l'on pourra même y installer bientôt l'ameublement.

Il y a, à part cela, un très grand nombre de chambres—je ne saurais dire combien mais il doit y en avoir des centaines—tant à l'avant qu'à l'arrière de l'édifice. Les trois quarts, ou peut-être les quatre cinquièmes des enduits dans ces chambres sont maintenant terminés. Les parquets sont posés et dans nombre de cas la plomberie est avancée. L'appareil de chauffage est aussi presque tout posé. Il n'y a donc pas de doute que nous puissions installer confortablement les membres du Sénat et de la Chambre des communes dans le nouvel édifice, pour la prochaine session.

Vu cet état de choses, vu que les corridors seront dans un état tel qu'on pourra y circuler, que la salle des réunions de la Chambre des communes sera presque achevée et qu'il y aura assez d'espace pour le Sénat, je ne vois pas ce qui nous empêcherait d'occuper l'édifice pendant la prochaine session.

Toutefois, je crois devoir dire au comité que l'édifice coûtera beaucoup plus cher que n'importe qui l'aurait cru au commencement. Nous avons déjà déboursé un peu plus que $5,000,0000, je calcule que nous dépenserons $2,000,000 pendant l'année prochaine, et les travaux seront encore loin d'être achevés, je n'ai pas ce soir une estimation précise—je le regrette, car j'aurais pu en avoir une—mais je ne crains pas de dire que l'édifice, une fois complété, coûtera $8,000,000.

M. COPP: Quelle était la première estimation?

L'hon. M. CARVELL: Environ $5,000,000; peut-être un peu plus. Cependant, nous ne devons pas oublier que l'industrie du bâtiment a été complètement bouleversée depuis la mise en train de cette entreprise. Les salaires sont beaucoup plus élevés qu'ils l'étaient, la députation ne l'ignore pas; le prix des matériaux a beaucoup augmenté, et si nous avions tout su, ou si mes prédécesseurs avaient tout su,—car les articles avaient beaucoup enchéri lorsque je suis devenu ministre—on aurait pu économiser, mais on n'aimait pas à acheter trop d'avance, on espérait toujours que la guerre prendrait fin et que le prix des matériaux diminuerait. Par malheur, la guerre a duré plus longtemps que les gens le prévoyaient, le prix des matériaux n'a pas baissé et, par conséquent, l'édifice coûte beaucoup plus cher qu'on s'y attendait, uniquement a cause de circonstances indépendantes de notre volonté.

M. J. H. SINCLAIR: Payez-vous encore 8 p. 100 à l'entrepreneur?

L'hon. M. CARVELL: Non; le marché stipule que les entrepreneurs recevront 8 p. 100 jusqu'à concurrence de $4,000,000, sept pour cent pour l'autre million, et rien au delà de $5,000,000, de sorte qu'ils ont presque gagné la commission qui doit leur être payée. Il y a de plus une commission de 5½ p. 100 aux architectes; elle s'arrête aussi à $5,000,000.

M. CAHILL: Cinq et demi pour cent sur $5,000,000?

L'hon. M. CARVELL: Cinq et demi pour cent sur une somme de $5,000,000, au plus.

M. EDWARDS: Cette commission est-elle payable aux architectes?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. EDWARDS: A quels architectes?

L'hon. M. CARVELL: Eh bien, M. Pearson en est un.

M. EDWARDS: N'est-il pas à l'emploi du Gouvernement moyennant un traitement fixe?

L'hon. M. CARVELL: Non, il touche une commission. L'autre architecte est M. Marchand, de Montréal. J'ignore comment la commission est partagée, mais M. Pearson reçoit la plus grosse part. Il en a les quatre cinquièmes, je crois, et M. Marchend reçoit l'autre cinquième.

M. EDWARDS: Je me suis promené aujourd'hui autour de la bibliothèque et j'ai vu, en arrière, une cabane portant deux croix rouges et le mot "hôpital". Je crois savoir qu'il y avait un jour un médecin ou deux.

L'hon. M. CARVELL: Vous avez raison, je crois.

M. EDWARDS: Emploi-t-on encore deux médecins, ou même un?

L'hon. M. CARVELL: Non, je suis bien aise de dire qu'il n'y a pas de médecin sur le chantier et qu'il n'y en a pas eu depuis plus d'un an.

M. EDWARDS: Est-il survenu des accidents depuis le départ des médecins?

L'hon. M. CARVELL: Je ne l'ai pas entendu dire.

M. EDWARDS: Dans ce cas, c'est pour cela qu'on a renvoyé les médecins; il y a eu des accidents auparavant, j'imagine. Lorsque vous vous êtes débarrassés des médecins, il n'y a pas eu d'accidents; les ouvriers n'ont pas fait de chute et ne se sont pas blessés. Quels sont les membres du comité qui surveillent les travaux de construction à l'heure qu'il est?

L'hon. M. CARVELL: Je crois que je puis les nommer de mémoire. Pour la Chambre des communes, il y a le ministre des Travaux publics, qui est président, le ministre des Chemins de fer et le ministre de la Marine et des Pêcheries. Pour le Sénat, les sénateurs Lougheed, Watson et Robertson.

M. EDWARDS: Ce comité a-t-il été nommé par l'ancien chef de l'opposition?

L'hon. M. REID: Le sénateur Watson l'a été.

L'hon. M. CARVELL: Oui; le docteur Pugsley, M. Lemieux et M. Murphy ont été nommés tout d'abord. Le dernier n'a jamais rempli ses fonctions, et M. Lemieux a démissionné lorsqu'il a été décidé de démolir l'ancien édifice et de la reconstruire de fond en comble.

Je crois que sir Wilfrid Laurier refusa de désigner d'autres membres du comité quand MM. Murphy et Lemieux eurent démissionné. Après la formation du cabinet d'union, M. Pugsley démissionna et M. Hazen en fit autant. Les démissionnaires furent remplacés. De ceux qui furent en premier lieu nommés membres de ce comité il ne reste plus que monsieur le sénateur Watson, le ministre des Chemins de fer M. Reid et monsieur le sénateur Lougheed.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qui est-ce qui a surveillé l'achat des matériaux de construction?

L'hon. M. CARVELL: C'est assez difficile à dire. Depuis un an et demi on met en adjudication la fourniture de tout ce qui se peut acquérir de cette manière. Une grande partie des travaux—les installations de chauffage étaient de ce nombre—que les entrepreneurs étaient d'abord censés devoir exécuter eux-mêmes, sont devenus l'objet de ce qu'on peut appeler des sous-entreprises. Ceux des députés qui sont allés jeter un coup d'œil sur les travaux ont peut-être remarqué que la chaleur sera fournie au palais par un poste central de chauffage établi sur le bord de l'Ottawa, à environ un tiers de mille de l'édifice. La chaleur est transmise par des conduites de vapeur passant dans un tunnel dont la construction est entièrement terminée; la vapeur chauffe l'eau, et celle-ci est distribuée dans l'édifice au moyen de pompes. Ce travail a été fait en entier par entrepri-

se; c'est-à-dire que nous avons fait un appel de soumissions, qu'un certain nombre de personnes ont fait des offres et que l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, lequel a terminé ses travaux.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les entrepreneurs touchent-ils une commission pour cette partie des travaux?

L'hon. M. CARVELL: Oui, 8 p. 100, jusqu'à 5 millions de dollars. Il en est de même pour la plomberie.

M. EDWARDS: Le paiement de la commission cesse-t-il à 5 millions?

L'hon. M. CARVELL: Oui; on ne paie plus de commission dès que le coût des travaux atteint cette somme; or, le coût de la construction dépassant déjà 5 millions, la commission n'a plus guère d'importance, puisque nous avons cessé de la payer.

Nous avons également mis en adjudication les portes, les fenêtres et la boiserie. On nous a assez amèrement reproché d'avoir appliqué à la boiserie le principe de la mise en adjudication, vu que, à ce qu'on prétendait, il s'agissait là d'ouvrage d'art dont la conception et l'exécution devaient être confiées à quelqu'un qui serait spécialement désigné pour cela. Nous crûmes cependant qu'il n'était pas impossible d'arrêter un cahier des charges. C'est ce que nous avons fait, après quoi eut lieu l'appel des soumissions. Nous avons adjugé une partie de l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Celui qui le suivait ayant retiré son offre, le reste des travaux fut adjugé au troisième soumissionnaire dont l'offre était la plus basse. Cette règle, nous l'avons suivie chaque fois que cela nous fut possible, et nous avons constaté qu'elle était susceptible d'application dans presque tous les cas. Je ne crois pas que, depuis que je fais partie du comité, on ait fait d'achats autrement que par voie d'adjudication; de fait, s'il y a eu exception à cette règle, ce dut être pour des choses de très mince importance.

Il va sans dire que nous en sommes rendus à un point où certains des travaux ne peuvent plus être donnés à l'entreprise. Ainsi, nous venons de prendre des arrangements avec certaine personne pour le dessein de centres, de plafonds et autres décorations de ce genre. Les travaux de cette sorte ne se donnent pas à l'entreprise; il faut en confier l'exécution à un artiste. Il en sera de même pour nombre d'autres ouvrages qui restent encore à faire. Mais, j'en donne ma parole au comité, chaque fois que cela nous a été possible, nous avons fait des appels de soumissions et invariablement accepté l'offre la plus basse, sauf en un seul cas dont les détails m'échappent en ce moment; mais nous avions cette fois-là d'excellentes raisons de nous écarter de la règle.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'architecte a-t-il reçu le plein montant de sa commission?

L'hon. M. CARVELL: Je n'en suis pas très sûr. Je crois qu'il reste encore quelque léger détail à régler.

M. CHISHOLM: Reçoit-il 5 p. 100 sur le coût de l'entreprise?

L'hon. M. CARVELL: 5½ p. 100.

M. CHISHOLM: Jusqu'à 8 millions de dollars?

L'hon. M. CARVELL: Jusqu'à cinq.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si je fais cette question, c'est que l'architecte reçoit une très forte somme et que certains des résultats de son travail—l'acoustique, par exemple—ne seront connus qu'après que l'édifice sera entièrement terminé. L'acoustique est chose de première importance; or, si elle était détestable par la faute de l'architecte, il faudrait se garder de verser à ce dernier le plein montant de sa commission. C'est un sujet que l'on a mainte fois amené sur le tapis et signalé à l'attention du ministre actuel et de son prédécesseur. Si, après avoir fait de si grands frais, nous devions avoir une salle de séances où l'acoustique ne serait pas meilleure qu'ici où l'on ne comprend rien de ce qui se dit, ce serait un très grand malheur dont il faudrait demander compte à l'architecte.

Autre détail: nous comptons tous que la ventilation, qui était très défectueuse dans notre ancienne salle de séances, sera satisfaisante dans la nouvelle.

J'ai été désappointé de voir un couloir autour de la partie inférieure de l'édifice, de sorte que la salle des délibérations n'est pas exposée à l'air frais de tous côtés comme l'est celle-ci. La partie supérieure l'est. Mais l'accoustique est une affaire d'importance vitale, et si l'architecte n'a pas reçu sa pleine commission, je suggérerais d'en retenir une partie jusqu'à ce que l'édifice soit terminé, et que l'on sache si le travail a été bien fait.

L'hon. M. CARVELL: J'apprécie la question soulevée par mon honorable ami. Naturellement, je ne suis pas responsable de

l'entreprise. J'ai surveillé très soigneusement la construction du nouvel édifice au point de vue de l'architecture. Mon honorable ami n'a aucune raison de s'alarmer; nous aurons la pleine valeur de notre argent, du moins je ne crois pas que l'on ait aucunement tenté d'enrayer les dépenses à ce sujet. M. Pearson est bien résolu, et je dois lui en donner le mérite, parce qu'il s'agit d'une grande entreprise nationale, à faire de cet édifice le mieux réussi du genre.

J'ai discuté nombre de fois avec lui la question d'acoustique. Il est allé faire des études spéciales à ce sujet dans diverses villes des Etats-Unis. Il veut même aller jusqu'en Angleterre. Je conseillerais de l'y laisser aller, afin qu'il y fasse des recherches sur cette question très sérieuse. Nous comprenons tous, en effet, que la question de l'acoustique est la plus importante de toute l'entreprise, à part celle de la solidité de l'édifice. Quant à la ventilation, si mon honorable ami veut consacrer une matinée, qu'il parcoure l'édifice et il se convaincra par lui-même que la ventilation est meilleure que partout ailleurs.

M. EDWARDS: Comment franchit-on la clôture?

L'hon. M. CARVELL: En présentant sa carte, mon honorable ami n'aura aucune difficulté à passer. Même on sera très heureux de le faire accompagner pour lui expliquer les détails de la construction. Ce sont les instructions et je suis sûr qu'elles seront exécutées. J'ai suggéré aux députés de se donner la peine de visiter l'édifice et je pense qu'ils devraient le faire.

Si mon honorable ami visite l'édifice et qu'il descende au sous-sol, il y trouvera des milles de tuyaux de fer galvanisé, dont quelques-uns ont 4 et 5 pieds de diamètre, parcourant tout le bâtiment. Ils entrent dans la salle des délibérations en sortant du mur à environ 6 pieds du parquet. L'air frais est constamment pompé dans des tuyaux qui sont à l'extérieur de l'édifice, passe dans le sous-sol et est finalement distribué dans la salle des débats. Puis il y a d'autres tuyaux, comme nous en avons dans cette salle, des tuyaux de ventilation qui chassent l'air vicié.

Je ne puis donner aucune garantie à mon honorable ami au sujet de l'acoustique, mais je puis lui assurer qu'il n'y aura aucune difficulté en ce qui regarde la ventilation. Je ne crois pas que ce soit la même chose pour les chambres des députés, bien que dans une certaine mesure. Toutes les fenêtres dans les chambres des députés sont des fenêtres basculantes. Il n'entre aucun morceau de bois dans leur construction. Elles sont toutes en acier, en cuivre, et en verre, avec un petit levier pour les ouvrir et les rejeter un peu en avant. Un bouton les retient à l'angle voulu.

M. FOSTER (York-Est): Y a-t-il un inspecteur à la tête des travaux de construction de l'édifice? C'est l'habitude dans les grandes entreprises de ce genre. Si oui, est-il payé par l'entrepreneur ou par le Gouvernement?

L'hon. M. CARVELL: En toute justice pour M. Pearson, j'aurais dû dire, et j'avais l'intention de le faire à la première occasion, qu'il emploie son propre personnel qu'il paye avec les 5½ p. 100.

M. FOSTER (York-Est): C'est l'inspecteur qui dirige le travail de construction?

L'hon. M. CARVELL: M. Pearson est lui-même responsable de l'inspection à mesure que les travaux avancent. Les honorables députés ne doivent pas croire que M. Pearson touche les quatre cinquièmes de 5½ p. 100 et qu'il ne donne rien en retour. Il a un personnel assez nombreux et ses dépenses seront considérables. Nous pourrons regretter le prix de cette entreprise et je n'ai peut-être pas toujours partagé l'avis de M. Pearson; le travail n'est peut-être pas très bien sous certains rapports. Mais cela n'empêche que, dans les circonstances, il est aussi bien fait que possible. M. Pearson a un personnel compétent et il est responsable de la bonne exécution du travail.

M. CAHILL: Le ministre a dit qu'il était très mécontent du progrès des travaux, mais il ne nous a pas dit au juste pourquoi ou comment.

Il s'agit de savoir quelle commission il faudrait payer, tant à l'architecte qu'à l'entrepreneur. Si l'édifice a coûté approximativement 5 millions de dollars, soit le montant qui devait servir de base pour établir la commission de l'architecte, quelle a été l'entente touchant le parachèvement de l'édifice? Il est probable que l'architecte débourse, pour sa part de travail, plusieurs mille dollars tous les mois. Va-t-il continuer, jusqu'au parachèvement de ce travail, à tirer ce montant de ses propres fonds, ou allons-nous faire un arrangement qui permette de lui verser une somme du Trésor public? La même difficulté se présente dans le cas de l'entrepreneur. Si sa commission est calculée sur une base de cinq millions et que l'édifice, dont le parachèvement est encore reculé d'une année, coûte

huit millions, que faisons-nous pour surveiller l'entrepreneur et l'architecte?

L'hon. M. CARVELL: Rien du tout. Leur commission est calculée sur la base de cinq millions. Il va sans dire qu'ils n'ont pas tout reçu; il leur revient encore une certaine retenue.

M. CAHILL: Quel montant, à peu près?

L'hon. M. CARVELL: Mes notes disent qu'un cinquième de toute la commission, qui est calculée sur le coût total de cinq millions doit leur être versé dès qu'ils ont terminé les devis préliminaires. Les autres quatre cinquièmes doivent être versés de temps en temps, en proportion, à mesure que les paiements sont faits à l'entrepreneur. Je sais qu'on a retenu un certain montant de ce qui revient à M. Pearson. Il n'existe aucune décision antérieure touchant ce reliquat; mais il faut se rappeler que nous avons affaire à des gentilshommes, à des hommes honorables qui, jusqu'ici, ont été payés généreusement en retour des services qu'ils ont rendus. Je puis dire, je pense, au sujet de M. Lyall et de M. Pearson, qu'ils resteront à l'œuvre, sans considération aucune de ce qu'ils continuent ou non, à toucher une commission. Je suis convaincu que M. Pearson est tellement épris de sa tâche que, même si elle devait exiger ce qui lui reste de vie sur cette terre, il serait heureux de rester à son poste et voir à ce que le travail soit bien exécuté. M. Pearson, à mon avis, regarde cette entreprise comme l'œuvre de sa vie et ne se préoccupe nullement des commissions qu'elle pourra lui attirer à l'avenir. M. Pearson restera là et fera de cette entreprise le plus grand succès possible. Lorsque je parle ainsi de M. Pearson, je ne veux pas être injuste à l'égard de M. Lyall; cependant, M. Lyall n'envisage pas ce travail du même point de vue que M. Pearson. Nombre d'entreprises, par tout le Canada, exigent l'attention de M. Lyall. Malheureusement, M. Lyall a été malade durant tout le cours des trois derniers mois et n'a pu donner son attention personnelle à ces travaux; mais j'étais en conversation avec lui la semaine dernière, et je suis d'avis que, sans aucun doute, il pourra dorénavant donner son attention personnelle à notre entreprise; son personnel sera sur les lieux et les travaux avanceront d'une manière aussi satisfaisante que par le passé.

M. CAHILL: Qu'est-ce qui a causé ce retard?

L'hon M. CARVELL: Je puis le dire en termes bien simples. Il existe un sentiment que, lorsqu'on travaille pour le Gouvernement, la rémunération est généreuse, facile à gagner, et que c'est inutile de vouloir trop presser les choses. Voilà précisément le sentiment qui nous a suscité toutes nos difficultés dans cette affaire. J'ai dit, en face, aux ouvriers, ce que je répète ici: qu'à mon idée, ils ne nous ont pas donné la valeur de notre argent. Parfois, ils n'abondent pas dans mon sens, et parfois ils blâment d'autres qu'eux-mêmes; mais vous avez là mon opinion. La dernière fois que je les ai rencontrés, c'était la semaine dernière seulement,—je leur ai certainement dit ma façon de penser, sans y aller par quatre chemins, et je leur ai fait connaître ce que j'attendais d'eux à l'avenir.

M. CROWE: Le ministre a déclaré que l'installation de chauffage était à un tiers de mille de l'édifice. Quiconque connaît le moindrement les principes de la transmission de la chaleur, sait qu'il y a là un grand pourcentage de perte. Pour quelle raison est-ce que l'installation de chauffage est si éloignée de l'édifice?

L'hon. M. CARVELL: Je n'en puis donner la raison. Je n'ai rien vu pour me convaincre que nous n'avons pas là une des meilleures installations de chauffage du monde entier. Ecoutez plutôt: Les conduites passent dans un souterrain en béton qui mesure six pieds par sept pieds, et si ce souterrain ne résiste pas, ce n'est pas que nous n'y aurons pas mis assez de béton et d'acier; en effet, nous y avons placé une assise en béton armé superposée sur un lit de roc; oui, je pense que le souterrain va résister. Le froid ne pourra pas y pénétrer; il n'y aura pas de condensation; le souterrain, heureusement, monte une pente durant toute la longueur des conduites de transmission.

On m'informe que le pourcentage de condensation ou de perte sera tout à fait minime. Les conduites mesurent, je crois, neuf ou dix pouces de diamètre. Cette installation centrale va fournir la chaleur aux édifices de l'est et de l'ouest, ainsi qu'à l'édifice Langevin et celui de la cour suprême. Les ingénieurs ont calculé qu'à chauffer ces édifices d'une installation centrale plutôt qu'au moyen d'une installation individuelle pour chaque bâtisse, nous réaliserons une économie sérieuse.

Cela regarde la construction et je n'ai pas la compétence voulue pour me prononcer sur ce point. Je dirai, cependant, que les ingénieurs doivent avoir raison, et, en ce qui me concerne, je n'anticipe aucune difficulté à ce propos.

M. MORPHY: A quelle profondeur passe la conduite principale qui atteint l'édifice?

L'hon. M. CARVELL: Elle varie en moyenne de 3 à 4 pieds au-dessous de la surface de la rue au sommet du tunnel, celui-ci a une profondeur de 7 pieds et une largeur de 6 pieds. Ces tuyaux sont suspendus dans le tunnel et il y a des bouches à quelques endroits, ce qui permettra aux ouvriers d'y descendre s'il y a des réparations à faire, mais elles sont toutes à l'épreuve de l'air. Les tuyaux seront protégés par de l'amiante et l'on prendra toutes les précautions voulues pour rendre la plus infinie possible la perte du calorique pendant la transmission. Il y a cet autre avantage qu'on n'aura plus besoin de fournaises, d'où absence de poussière de cendre autour de l'édifice. Je crois que ce plan sera marqué d'une économie sensible et qu'il offrira beaucoup d'avantage, au point de vue de l'hygiène.

M. LAPOINTE (St-Jacques): Le crédit de 8 millions de dollars demandé par le ministre comprend-il le coût de l'ameublement?

L'hon. M. CARVELL: Non, je ne crois pas J'espère que le comité saisira qu'en disant 8 millions, je ne prévoyais qu'approximativement. Voici pourquoi je dis cela. Je suis renseigné sur ce qu'on se propose de faire au cours du prochain exercice, et je sais que 2 millions ne suffiront pas au parachèvement de la tour; en réalité, ce montant ne nous permettra que de construire les fondations de la tour. Je crois qu'il faudra 8 millions pour terminer l'édifice, sans compter l'ameublement de ce dernier. Nous n'avons pas encore étudié la question de l'ameublement et je dois avouer que je ne vois guère comment la résoudre.

M. COPP: Allez-vous vous servir de l'acajou?

L'hon. M. CARVELL: Je suppose que certaines tables seront finies en acajou. Je ne vois pas comment on peut éviter la concurrence pour cet ameublement, car il est assez difficile de tracer des devis spécifiques. Un certain nombre de nos manufactures les plus importantes ont discuté cette question; elles aimeraient qu'on leur fournît l'occasion de faire une offre. Je puis seulement dire qu'elles auront toutes cet avantage, mais je crois qu'avant même le temps arrivé pour cela, il faudra qu'un artiste s'occupe de l'ensemble des couleurs, de la distribution générale de l'ameublement, des tapis et autres détails de cette nature. J'avoue que cela me dépasse. Je crois connaître quelque chose en fait de construction, mais le sens artistique de celle-ci m'échappe. Je puis, toutefois, assurer le comité qu'on ne fera rien dans tout cela avant que tout ait été étudié et mûri soigneusement.

M. STEELE: La déclaration qu'a faite, ce soir, le ministre est très encourageante, du moins par cette perspective que la Chambre occupera le nouvel édifice à la prochaine session. Ce sera pour nous un grand soulagement, après avoir passé plusieurs sessions dans cet édifice-ci, d'entrer dans l'autre avec tous ses conforts et ses commodités. J'aimerais à souligner au comité que l'architecte et les entrepreneurs ne sont pas seuls à avoir intérêt dans l'édifice. Tout membre de la Chambre en a un, très direct, bien que plusieurs d'entre nous n'occuperont peut-être pas de siège durant un grand nombre d'années, nos successeurs en occuperont. Les membres de la Chambre des communes et du Sénat ayant le privilège d'occuper un siège en Parlement auront à passer une très grande partie de leur vie dans cet édifice. Ceux qui ont passé ici de dix à quinze heures par jour durant cinq ou six mois de chaque année ont droit au plus haut degré de confort possible dans le nouvel édifice que l'on est à ériger. J'espère que la disposition intérieure pour le confort des députés ne sera pas négligée dans ce plan d'un édifice plus vaste et plus beau. J'ai eu le plaisir de le visiter deux ou trois fois, la troisième fois il y a quelques semaines: en autant qu'une personne comme moi peut en juger, je dois dire que l'édifice promet de donner un très haut degré de confort aux membres de la Chambre. C'est nécessaire si nous voulons faire de notre mieux en Parlement. Les conditions ici nous empêchent de faire le meilleur travail possible. Elles détruisent l'intérêt que nous prenons à la Chambre, pour la simple raison que nous sommes incapables de suivre les délibérations. Je soulignerais donc de nouveau au comité la nécessité de pourvoir au plus haut degré possible de confort et de commodité pour chaque membre de la Chambre et du Sénat.

L'hon. M. CARVELL: J'apprécie toute la nécessité dont mon honorable ami a parlé. Je puis l'assurer que l'on est à faire tout ce qui peut être raisonnablement fait en vue de répondre aux besoins qu'il a mentionnés.

Il y aura assez de pièces dans le nouvel édifice pour donner un bureau à tous ceux

qui le désireront. Je ne suppose pas que tous voudront un bureau, car il arrive que deux députés préfèrent être ensemble, mais je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper qu'il y aura assez de place pour que chaque député ait son bureau particulier. Ces bureaux seront meublés comme il faut. Les planchers seront en nailacrite, composition qui est un peu plus douce que le béton. Ils seront recouverts de linoléum sur lequel on étendra un tapis. Les bureaux contiendront des pupitres, des chaises, des canapés et autres meubles qu'il convient. Il y aura une cuvette avec eau froide et eau chaude dans chaque pièce. L'édifice sera desservi par dix ascenseurs. Des cabinets de toilette seront placés partout où il faut. A mon avis, la chose la plus utile et la plus confortable sera le restaurant, qui sera construit au-dessus de la Chambre des communes. Le modèle en sera très beau et la vue donnant sur l'Ottawa, superbe. Je crois que c'est le plus beau site qui puisse se trouver. Les cuisines seront spacieuses. Les députés peuvent être sûrs que l'on ne négligera rien pour assurer leur confort et leur santé, je dirai la même chose pour les fonctionnaires de la Chambre et tous ceux qui demeureront dans l'enceinte du nouveau parlement.

M. EDWARDS: Est-ce que l'on réserve une partie de l'édifice pour l'Orateur de la Chambre des communes et l'Orateur du Sénat?

L'hon. M. CARVELL: On a décidé que les présidents des chambres n'y habiteraient pas.

M. COPP: J'apprécie les dernières remarques du ministre au sujet de la disposition du nouvel édifice du parlement et je suis heureux de voir l'intérêt que l'on porte au confort et à la satisfaction personnelle des députés. J'ai fort peu connu l'ancien parlement, mais je me souviens que, quand j'y suis arrivé, il m'a fallu partager une pièce dans la cave avec cinq ou six autres députés. Nous avions des espèces de pupitres, mais pas une bibliothèque pour y mettre nos livres ou nos papiers. Cela n'était vraiment pas commode. Nous ne nous attendions pas à trouver une installation bien parfaite ici, mais il est absolument impossible de faire un travail sérieux dans les bureaux que nous occupons actuellement; en effet nous sommes quelquefois huit ou dix dans la même pièce, et jamais moins de quatre ou cinq. C'est très incommode et souvent impossible pour les députés de préparer leur travail. Je ne suis pas exigeant quant aux meubles que l'on peut nous donner. Actuellement, j'ai un pupitre fait de quelques morceaux de meubles que l'on a retirés des ruines de l'ancien édifice et qu'on a recloués. Néanmoins je n'ai pas demandé de meubles. Je pourrais le faire, mais je ne sais pas si le ministre des Travaux publics accéderait à ma demande. Parlant sérieusement, je suis très heureux d'apprendre du ministre que, dans le nouvel édifice, il y aura toutes les commodités voulues et beaucoup de place. Un ou deux dans un bureau, c'est très bien; mais pour expédier son travail parlementaire ou autre, il est indispensable d'être convenablement installé. Nous regrettons d'avoir été obligés de rester ici si longtemps, et il est à espérer que ce sera la dernière session. Ce sera vraiment agréable pour ceux qui auront le privilège d'occuper le nouvel édifice d'avoir tout le confort et les commodités nécessaires.

M. MORPHY: Installera-t-on une salle de récréation, un gymnase par exemple, pour l'usage des députés? Je parle sérieusement.

L'hon. M. CARVELL: Moi aussi, je parle sérieusement, et je dirai que l'on a pensé à la chose, mais je ne crois pas qu'on l'ait faite. Je puis dire ce que M. Pearson m'a suggéré et que j'accueillerai favorablement. Il propose de faire une promenade tout autour de la bibliothèque. On pourrait maintenir cet endroit à une température convenable durant l'hiver et les députés pourraient y prendre leur exercice. La proposition me plaît beaucoup. Quant à un gymnase ou quelque chose de ce genre-là, je ne pense pas que l'on y ait songé. Si l'on considère cela nécessaire, il y a assez de place dans le soubassement pour l'installer, car il y a deux étages en dessous du rez de chaussée. L'édifice est beaucoup plus vaste que l'on ne peut se le figurer, à moins de le parcourir, de sorte que si l'on juge à propos d'adopter cette proposition il n'y aura pas de difficulté à y donner suite.

M. EDWARDS: Je suis très heureux que l'honorable député ait fait part de cette disposition. Nous sommes tous d'avis que le nouvel édifice devra contribuer au confort des députés aussi bien que des sénateurs. Nous ne jouissons pas de la journée de huit heures. La plus courte de nos journées est déjà longue et n'importe qui, autre qu'un député, réclamerait pour cela une rémunération additionnelle de 50 p. 100 sinon double rémunération pour travail supplémentaire.

Nous restons ici douze, quinze et seize heures par jour, pendant des semaines et

des mois, et je déclare très sérieusement qu'il devrait y avoir quelque disposition permettant aux députés, qui peuvent disposer d'une heure ou d'une heure et demie, de faire des exercices réguliers. C'est une façon d'envisager la chose avec bon sens. Personnellement, j'ai toujours remis de jour en jour les exercices à faire, mais s'il y avait une salle de gymnase, et il y aurait suffisamment de place pour en installer une, les députés pourraient consacrer une demi-heure et l'employer à faire des exercices salutaires à leur santé. Puisque le ministre dit que cette question est à l'étude, je conseillerais de nommer un comité de la Chambre—je ne crois pas qu'il serait nécessaire d'avoir un comité du Sénat, bien que nous puissions nous adjoindre quelques-uns des plus jeunes membres de ce corps si on le jugeait bon—pour s'entendre avec le comité qui est chargé de la surveillance des travaux, afin d'étudier la question d'établir une salle de récréation dans les nouveaux édifices. Quelques-uns pourraient considérer cette proposition comme n'ayant pas d'importance, mais j'estime qu'elle en a une très grande et j'aimerais que la question soit sérieusement mise à l'étude.

L'hon. M. CARVELL: Je ne la considère absolument pas comme sans importance. Au contraire, je l'ai discutée l'an dernier avec les architectes, et bien que nous ne nous soyons pas entendus sur ce qu'on devait faire, il a été pratiquement décidé qu'il y aurait une promenade à l'intérieur dont les députés pourraient profiter pendant l'hiver. J'accepterais avec plaisir l'aide et les conseils d'un comité de la Chambre. Je soumettrai la question à la prochaine séance du comité parlementaire, et si la Chambre le désire, je prendrai les dispositions pour faire nommer un comité qui discutera la question avec le comité parlementaire parce qu'il s'agit de la santé de chacun des membres de la Chambre. Je ne suppose pas qu'il y ait une demi-douzaine de députés qui ne se rendent pas compte qu'ils ne font pas d'exercices suffisants. Je ne fais pas les exercices que je devrais, surtout parce que je n'en ai pas la facilité, à moins d'aller au gymnase du Y. M. C. A. Je considère la question comme ayant une grande importance et je prendrai toutes les mesures nécessaires pour qu'elle soit réalisée de la façon dont on a parlé.

M. MANION: Comme médecin, j'approuve fortement la proposition de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) que le ministre des Travaux publics a acceptée, parce que j'estime que des hommes qui se livrent à un travail mental, comme nous le faisons ici, doivent faire suffisamment des exercices. Nous arrivons tous à un âge moyen—je ne dirai pas que quelques-uns parmi nous ont dépassé cette période—et nous devrions considérer sérieusement l'établissement dans le sous-sol, de quelques salles de gymnastique ou d'exercices où l'on pourrait aussi installer quelques douches. C'est tout ce qui serait nécessaire et la dépense s'élèverait pratiquement à peu de chose. Cela permettrait à la plupart des membres de prendre suffisamment d'exercice et cela donnerait aussi aux journalistes de la galerie de la presse l'occasion d'y dépenser le surplus de leur énergie.

L'hon. M. FIELDING: Ai-je compris que le ministre avait dit que presque toute la commission avait été payée aux architectes ?

L'hon. M. CARVELL: Elle a été toute acquise et un montant important a été payé.

L'hon. M. FIELDING: C'est une consolation de savoir que nous avons affaire à des hommes honorables qui rempliront leurs obligations. Mais même si l'on traite avec des hommes honorables, il faut tenir compte des principes d'affaires. Dois-je comprendre que dans la préparation de ces marchés, les arrangements sont d'une nature telle que nous pourrions payer à l'architecte sa pleine compensation pour un édifice qui serait un peu plus qu'à moitié terminé.

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai pas le contrat sous les yeux, mais je suis à peu près sûr que c'est ce qu'il dit en substance. Naturellement, je ne peux pas faire autre chose que d'exécuter les conditions du contrat. Il n'y a pas un contrat réel écrit avec l'architecte, mais il existe une correspondance suffisante pour en faire pratiquement un contrat. Il y a eu un léger doute pour savoir si la commission serait allouée sur un certain chapitre, et je crois qu'on n'a jamais signé un contrat formel. Le fait que l'édifice coûtera $2,250,000 ou $3,000,000 de plus qu'on le prévoyait ne change absolument rien; nous admettons que les architectes ont droit à leur commission sur $5,000,000. Je ne puis pas dire combien on leur a versé, mais je sais que presque tout le montant a été payé, parce que le contrat l'exige. Ils reçoivent leur commission mensuellement d'après la dépense. C'est ce que dit le contrat.

L'hon. M. FIELDING: Si c'est le contrat, naturellement, le ministre doit s'y conformer, mais les principes ordinaires d'affaires sembleraient indiquer que la commission devrait être payée au pro rata du progrès de la construction.

Si ces messieurs qui sont dignes de tous les éloges, je le suppose, étaient victimes d'un accident, si la mort venait les surprendre, vous auriez un édifice à moitié terminé ou à peu près; les architectes auraient reçu leur commission et vous n'auriez plus personne pour surveiller les travaux le reste du temps.

M. PARENT: Est-ce que vous avez conclu deux contrats: l'un avec les entrepreneurs et l'autre avec les architectes?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. PARENT: Quels sont les architectes dont les noms sont apposés au bas du contrat?

L'hon. M. CARVELL: M. Pearson et M. Marchand, de Montréal.

M. PARENT: Ces architectes sont-ils associés?

L'hon. M. CARVELL: D'une façon, oui. M. Marchand agit en qualité d'architecte consultant, et il assiste aux séances du comité chaque fois qu'il s'agit de décider des questions importantes.

M. Pearson est l'architecte dirigeant et il inspecte les travaux dont il est responsable personnellement.

M. PARENT: Si le Gouvernement a conclu un contrat avec ces deux architectes, ils doivent avoir préparé des plans qui ont été soumis au département des Travaux publics. Dans ce cas, je voudrais savoir si ces plans ont été préparés par M. Pearson ou par M. Marchand ainsi que le chiffre de la commission que le Gouvernement a consenti à verser pour la préparation des plans? Si j'ai bien compris, le Gouvernement a payé une commission pour la préparation des plans en sus de celle qu'il verse pour la surveillance des travaux.

L'hon. M. CARVELL: Il fut entendu que le Gouvernement verserait aux architectes un cinquième de la commission sur la somme de 5 millions, dès que les plans préliminaires seraient terminés. Pour moi, il m'a toujours paru que ce paiement était absolument hors de proportion avec la somme de travail accomplie.

M. PARENT: Cette somme est versée collectivement aux deux architectes?

L'hon. M. CARVELL: Oui; le contrat est signé collectivement par les deux architectes et ils ont conclu des arrangements privés entre eux pour le partage de la somme. Le reliquat du montant leur est versé mensuellement, au fur et à mesure que les travaux avancent. Je suis passablement certain que le gros de la somme a été versée tant aux architectes qu'aux entrepreneurs.

M. PARENT: Est-ce qu'il est stipulé au contrat que si le coût des travaux dépasse cinq millions, la commission sera diminuée?

L'hon. M. CARVELL: Pas du tout; il est stipulé purement et simplement que les entrepreneurs recevront une commission de 8 p. 100 sur quatre millions et de 7 p. 100 sur l'autre million, mais au delà de ce montant, ils ne recevront pas un sou.

M. PARENT: Si je prie le ministre de déposer sur le bureau une copie de ces deux contrats, j'espère qu'il sera en mesure de le faire; nous aurons, de cette façon, la chance de les examiner.

L'hon. M. CARVELL: Je serai enchanté de procurer ces renseignements au Parlement.

M. PROULX: Le ministre a déclaré que les architectes touchent leur commission par versements mensuels au fur et à mesure de l'état d'avancement des travaux. Qui est chargé de faire ces estimations?

L'hon. M. CARVELL: Elles sont préparées en grande partie par le personnel de notre département. M. Ewart occupe les fonctions d'architecte consultant pour le département, de sorte que ce travail relève de sa surveillance particulière. Il a tout un personnel sous ses ordres. Tous les documents sont soumis à l'approbation du sous-ministre et dans un sens il fait partie du comité parlementaire. Toutes les évaluations mensuelles sont surveillées, revisées et scrutées de toutes façons par les fonctionnaires du département, avant de verser les deniers publics. L'architecte fait les plans et dirige l'entrepreneur pour les travaux à exécuter. Des fonctionnaires du département surveillent le contrôle et leurs rapports nous sont soumis. Sous la direction de M. Ewart, le département vérifie les états tous les quinze jours et prépare la feuille de paie. A part cela, tout ce qui s'est fait au cours des derniers dix-huit mois l'a été en vertu des stipulations insérées au contrat.

La feuille de paie est assez volumineuse. Il y a plus de 600 ouvriers employés directement sous le régime du contrat passé

avec M. Lyall et je ne sais plus le nombre d'ouvriers au service des sous-traitants que j'ai mentionnés tout à l'heure.

M. CAHILL: Le ministre a-t-il à l'esprit quelque plan qui pourrait être de nature à hâter le parachèvement des travaux? Si le département prenait la direction des travaux, est-ce qu'ils ne seraient pas plus vite terminés? Je ne suis pas au fait des salaires que touchent les ouvriers, mais règle générale, quand ils sont bien payés ils travaillent d'une façon satisfaisante, pourvu qu'on ne leur mette pas dans la tête qu'ils ont un emploi assuré leur vie durante. Cette entreprise, au coût de cinq millions, est pour ainsi dire un placement qui dort tant que les travaux ne seront pas terminés. Si le Gouvernement voyait jour de hâter le parachèvement du nouvel édifice, on pourait épargner 250,000 piastres et peut-être plus chaque année sur ce placement.

On pourrait accorder aux employés un supplément de salaire dans le but de hâter l'exécution, ce qui tournerait à l'avantage du pays en général tout en accommodant beaucoup les députés.

L'hon. M. CARVELL: Je crois que mon honorable ami s'y prend un peu tard pour plaider la cause des employés, puisque ceux-ci viennent de signer une convention qui fixe le chiffre de leurs salaires jusqu'à l'année prochaine. En intervenant huit ou neuf jours plus tôt, il aurait peut-être pu se conquérir quelque avantage politique; aujourd'hui, c'est trop tard. Ces employés sont assez bien rémunérés de leur travail, ils en sont venus à une entente avec leurs patrons, à Ottawa. Je n'ai pris aucune part aux pourparlers. Après consultation entre les entrepreneurs et les employés, les nôtres compris, un arrangement fut conclu que les ouvriers jugèrent satisfaisant et qui fut signé en leur nom. Cette convention est valable jusqu'au 1er mai 1920.

Il me paraît assez peu utile de parler d'accorder un supplément de salaire aux employés. Quant aux entrepreneurs, je ne crois pas qu'il se trouve personne pour soutenir sérieusement que je devrais leur verser une somme supplémentaire, car le comité, j'en suis sûr, doit penser qu'ils sont déjà suffisamment rémunérés. Nous aurions peut-être pu leur retirer l'entreprise, mais je ne vois pas ce que nous y aurions gagné. Je considère que c'eût été une profonde erreur que de la retirer à la maison Lyall.

[L'hon. M. Carvell.]

M. COPP: Elle serait peut-être enchantée maintenant qu'on l'en débarrassât.

L'hon. M. CARVELL: C'est possible, mais je ne tiens pas, moi, à l'en débarrasser. A mon entrée au ministère, je me suis trouvé lié par le contrat. Sauf pour les motifs les plus sérieux, je ne me soucie point de résilier des contrats. Mais, je le répète sans hésitation, je ne suis pas content de la façon dont on a conduit l'exécution des travaux. Quoique je fasse déjà tout mon possible, je tâcherai d'obtenir qu'à l'avenir on les mène un peu plus rondement que par le passé.

M. CAHILL: Je ne cherche pas à me faire de la popularité aux dépens des travailleurs. C'est bien là le moindre de mes soucis, puisque je représente une circonscription agricole. Ayant acquis quelque expérience dans l'industrie du bâtiment, je me suis donné pour règle d'accorder un supplément de salaire à mes employés quand ils terminaient leurs travaux avant une date déterminée. Je n'ai jamais eu qu'à me féliciter de cette façon d'agir; mes travaux étaient exécutés beaucoup plus rapidement que ceux des autres constructeurs qui, cherchant plutôt à rogner les salaires, se gardaient bien d'offrir un supplément à leurs employés.

Dans le cas qui nous occupe, le temps est pour ainsi dire passé où il eût été utile de parler de supplément aux entrepreneurs. Ceux-ci sont sans doute gens fort honorables, mais, comme dit le ministre, ils ne passent qu'assez peu de temps ici, ayant d'autres entreprises qui les retiennent ailleurs. Par conséquent, si le Gouvernement trouvait le moyen de réaliser une économie tout en hâtant le parachèvement de l'édifice, je crois qu'il pourrait assez aisément obtenir la résiliation du contrat.

M. EDWARDS: L'honorable député aimerait-il qu'on en fit autant pour tous les bâtiments de l'Etat?

L'hon. M. CARVELL: Je désire maintenant mettre à l'étude un article du budget supplémentaire pour l'exercice expiré le 31 mars dernier.

Ottawa.—Restauration du palais législatif, $773,003.

L'hon. M. CARVELL: Si je ne me trompe, le crédit que nous nous sommes fait ouvrir l'an dernier était d'un million et demi, mais il n'a pas suffit. Ce qui nous a manqué d'argent, on nous l'a avancé sur les fonds de guerre, et nous demandons aujourd'hui de nous ouvrir ce crédit supplémentaire qui est destiné aux travaux dont

le budget de l'an dernier ne nous a pas permis de solder le coût.

L'hon. M. FIELDING: Il s'agit de solder une dépense faite l'année dernière?

L'hon. M. CARVELL: Oui. Cette somme est comprise dans l'estimation de 5 millions que j'ai donnée comme représentant le coût de l'entreprise jusqu'à ce jour.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et treize minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

La séance est ouverte à trois heures.

Mardi, 13 mai 1919.

DEPOT DE RAPPORT.

Par l'hon. M. BALLANTYNE: Rapport sur l'inspection des paquebots, supplément du rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice de 1917-18.

1re LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (bill n° 92), concernant la Fire Insurance Company of Canada, et tendant à autoriser l'emploi d'un nom équivalent en français;

Le 2e (bill n° 97), tendant à faire droit à David Jamieson;

Le 3e (bill n° 98), tendant à faire droit à Lilian North;

Le 4e (bill n° 99), tendant à faire droit à Thomas Davies;

Le 5e (bill n° 100), tendant à faire droit à Frederick Millman;

Le 6e (bill n° 101), tendant à faire droit à George Irvine Tuck;

Le 7e (bill n° 102), tendant à faire droit à Simon John Fraser;

Le 8e (bill n° 103), tendant à faire droit à Wilmot Orley Wiles;

Le 9e (bill n° 93), tendant à modifier la loi sur les chemins de fer, relativement aux opérations du tracé.

PROJET DE FUSION DE LA DOMINION IRON AND STEEL AVEC LA NOVA SCOTIA STEEL AND COAL.

M. McMASTER: Je veux appeler l'attention du Gouvernement sur un article que le "Financial Times" a publié, le 3 du mois courant et qui nous apprenait que le premier ministre Borden avait écrit à la compagnie des aciéries et des charbonnages Dominion pour lui apprendre que sa fusion avec la compagnie des aciéries et des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse ne devrait pas s'opérer et que c'était sur l'avis, sinon sur l'ordre formel du gouvernement anglais qu'il prenait cette attitude.

Je veux d'abord savoir s'il est exact que le gouvernement anglais a pris sur lui de dicter à notre premier ministre ce qu'il devrait faire dans des questions purement canadiennes et, dans l'affirmative, je désire connaître comment le Gouvernement peut concilier cette attitude avec les déclarations qu'il a faites, dans cette Chambre, sur la naissance de notre nationalité.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): En réponse à la question de mon honorable ami, je lui ferai observer que le gouvernement britannique n'interviendra pas en toute probabilité—ce qu'il n'a jamais fait, à ma connaissance—dans une question semblable dont la solution relève uniquement des autorités fédérales canadiennes comme celle qui vient d'être mentionnée. J'ajouterai que j'ignore si le premier ministre a entretenu récemment une correspondance quelconque avec les compagnies d'aciéries et des charbonnages Dominion et de la Nouvelle-Ecosse au sujet du point qu'on vient de soulever. On s'est un peu occupé de cela durant la guerre et l'on a pensé qu'il n'était pas désirable que l'industrie métallurgique en Canada échappât aux mains des Canadiens. C'est du moins mon avis personnel.

FEDERATION DES EMPLOYES DES POSTES.

M. ANDREWS: Puis-je demander au président du conseil si le Gouvernement a reçu quelque correspondance de la fédération des employés des postes relativement à la possibilité d'une grève?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Le 7 mai, le directeur général des Postes a reçu le télégramme suivant du secrétaire de la fédération des employés des postes, M. J. A. Elrick:

Les événements semblent indiquer que le reclassement ne sera pas étudié par le Parlement au cours de cette session ou que, s'il l'est, nous n'aurons pas le temps de faire valoir notre point de vue. Dans ce cas, je dois vous rappeler que les questions des plus importantes pour nous sont restées en suspens dans l'attente de cet événement et le peu de zèle dont on fait preuve maintenant sera suivi de difficultés dès que la prorogation sera certaine. Je vous serais

obligé si vous me faisiez une déclaration qui me permettrait de renseigner les membres de l'association.

Le directeur général des Postes a répondu le 8:

Vos craintes ne sont pas fondées. Les nouvelles publiées dans les journaux sont inexactes. Tout est imprimé, au jour le jour, et l'on étudiera la question dès que toutes les pièces qui s'y rapportent seront réunies et prêtes. Il est certain qu'on s'occupera de l'affaire au cours de la présente session et que l'on fournira aux fonctionnaires des postes l'occasion de faire valoir leurs réclamations.

Apparemment, cela n'a pas satisfait certains membres de l'association, et le directeur général des Postes a reçu un autre télégramme, le dimanche après-midi, demandant si la déclaration du reclassement serait soumise cette semaine. Le directeur général des Postes répondit dans le sens de la déclaration que le ministre intérimaire de l'Industrie et du Commerce (M. Maclean) a faite à la Chambre hier. J'ai également reçu le télégramme suivant de M. Elrick:

Le bill du reclassement promis, le 1er mai, s'occupe des griefs les plus importants des fonctionnaires des postes et le fait qu'on ne l'a pas encore déposé, ajouté au ressentiment qui existe parmi les membres de l'association, exaspère les fonctionnaires et ce n'est que lorsqu'on aura arrêté l'entente voulue, grâce à des moyens définis, que la situation deviendra stable. L'avis officiel d'une action immédiate me parviendra d'ici trois jours et seul le signe immédiat d'un reclassement pourra empêcher le signal général d'un arrêt du travail et la cause première de la difficulté étant le Gouvernement, les fonctionnaires commenceront un mouvement dangereux, à l'heure qu'il est. Je m'adresse à vous pour que vous fassiez en sorte que la question du reclassement se soulève, à la Chambre, dès mardi.

Lorsqu'ils sont venus ici, les délégués des fonctionnaires des postes de l'Ouest ont eu une entrevue avec la commission du service civil et les experts qui s'occupaient alors du reclassement de tout le service et les renseignements qu'on leur fournit sur la date du dépôt du projet de reclassement du service civil furent exactement ceux que l'on avait donnés au Gouvernement. On les informa, ainsi qu'on l'avait fait pour le Gouvernement, qu'on espérait que le reclassement serait prêt en temps utile pour permettre au ministre intérimaire de l'Industrie et du Commerce (M. Maclean) de remettre le bill à la Chambre au cours de la première semaine de mai. Voilà pourquoi j'ai répondu comme suit, hier soir:

Au sujet de votre lettre de ce soir. Vos confrères et vous-même avez conféré avec la commission du service civil et les experts, lors de votre visite à Ottawa, et vous savez que la commission nous avait assurés que le reclassement serait terminé de façon à ce qu'on pût en saisir la Chambre dès la première semaine de mai et que c'est en se basant sur cette donnée

[L'hon. M. Rowell.]

que le Gouvernement vous a donné sa promesse. Il a insisté sur l'expédition la plus rapide de la besogne, et nous sommes certains que la commission du service civil et les experts ont fait tout en leur pouvoir pour terminer les tableaux de salaires, mais il a été humainement impossible d'atteindre ce but. Ainsi que le directeur général des Postes vous l'a télégraphié, les tableaux sont maintenant complets et ils sont tous entre les mains de l'imprimeur; l'Imprimerie nationale a reçu l'ordre de les faire traduire et imprimer avec toute la célérité possible. La commission du service civil m'apprend que le travail d'impression déjà commencé prendra un temps substantiellement plus long que celui prévu d'abord, et cela explique le retard, mais étant donné que tout remonte au 1er avril, les fonctionnaires des Postes ne peuvent aucunement souffrir le moindre préjudice d'un retard déplorable, certes, mais inévitable, en réalité, et un acte irréfléchi de leur part serait tout à fait injustifiable.

On laisse entendre que les employés des postes se mettront peut-être en grève pour témoigner leur sympathie envers les autres ouvriers qui ont quitté le travail dans certaines régions de l'Ouest. Le Gouvernement est d'avis que rien ne saurait justifier cette décision. Il a fait tout ce qu'il a pu pour soumettre le projet de classement le plus tôt possible et les employés des postes ne souffriront pas de quelques jours de retards, puisque le nouveau classement datera du 1er avril 1919.

L'UKRAINE, LA GALICIE ET LA POLOGNE.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Je désire demander au premier ministre intérimaire s'il a reçu ou si quelque autre ministre a reçu une protestation de la part des Ruthènes, des Ukraniens et en général des Galiciens du Canada contre l'annexion de leur pays natal, l'Ukraine et la Galicie occidentale, à la Pologne ou à tout autre Etat dont l'autorité ne leur est pas sympathique.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai reçu aucune communication à ce sujet récemment. Il y a quelque temps des représentations nous ont été faites, et elles ont été transmises au premier ministre qui assiste à la Conférence de la paix.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Ce télégramme est arrivé hier.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Peut-être en ai-je un semblable dans mon bureau en ce moment.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Il a été adressé au ministre de l'Intérieur (M. Arthur Meighen).

ADOPTION DU PROJET DE LOI PORTANT OUVERTURE D'UN CREDIT DE GUERRE DE TROIS CENT CINQUANTE MILLIONS.

Le projet de loi (bill n° 68), déposé par sir Thomas White (ministre des Finances),

tendant à accorder à Sa Majesté un crédit de 350 millions pour les dépenses de la démobilisation, etc., est lu pour la 3e fois.

L'hon. sir THOMAS WHITE propose:

Que ledit projet de loi soit maintenant adopté et que le titre en soit tel qu'il apparaît au Feuilleton.

Je désire faire quelques remarques à cause de la discussion qui a eu lieu en comité au sujet des emprunts que ce bill autorise. Après enquête, je trouve que le bill, tel qu'il est, satisfait mon département. La somme qu'il permet au Gouvernement d'emprunter est 350 millions, moins ce qui a été emprunté en excès des crédits autorisés par les lois de crédits de guerre. Cela signifie que les 350 millions seront réduits dans la proportion de l'excédent des crédits de guerre qui a été déjà emprunté. Si nous avons emprunté 100 millions en plus de la somme fixée par les lois de crédits de guerre précédentes, le maximum de l'emprunt autorisé par ce bill sera de 250 millions. J'étais quelque peu sous une fausse impression l'autre soir quand le bill était discuté en comité.

L'objection soulevée par l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) était exacte, savoir: que l'article 4 du projet de loi autorise l'emprunt de 350 millions, moins ce qui a été déjà emprunté en plus des crédits précédents. Le résultat de cette mesure, quant au pouvoir d'emprunt, sera, grâce aux lois précédentes, d'autoriser le Gouvernement à emprunter pour les besoins de la guerre une somme ne devant pas excéder les dépenses autorisées par les lois de crédits de guerre que j'ai citées. Pour ce qui est des autres sommes que le Gouvernement pourra avoir besoin d'emprunter pour couvrir les dépenses autorisées par le Parlement, soit précédemment, soit durant cette session, cela fera l'objet d'autres mesures législatives. C'est pourquoi je crois que le bill devrait être adopté tel qu'il est.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Le bill a été lu pour la troisième fois et l'on ne peut pas discuter une proposition pour l'adoption du titre. Je croyais que l'on devait donner au premier ministre intérimaire le droit d'énoncer les explications qu'il désirait fournir, et il n'y a pas d'objection à ce que le leader de l'opposition pose une question, mais il ne peut pas y avoir de discussion sur cette motion.

M. McKENZIE: Je ne désirais pas discuter, mais je voulais demander simplement quel est l'excédent qui reste à emprunter, autrement dit, quel emprunt ce bill autorise-t-il?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne peux pas répondre d'une façon exacte, mais je crois que c'est environ 200 millions. Ainsi que je l'ai déjà dit, si nous avons besoin d'emprunter pour d'autres fins, nous en demanderons l'autorisation dans les crédits de cette année ou autrement.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 70), déposé par l'honorable M. Meighen (ministre de l'Intérieur), tendant à modifier la loi concernant les parcs et réserves forestières du domaine fédéral.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LE MARQUAGE DES RECIPIENTS.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de décréter que:

1. Chaque boîte, carton, bouteille, baril, enveloppe, paquet ou réceptacle fermé contenant un aliment humain, ou toute autre denrée, manufacturé, produit, vendu ou offert en vente au Canada—lorsque le contenant est dans sa forme primitive, fermé et intact, tel qu'il est d'ordinaire livré au consommateur une fois vendu ou mis en vente au Canada—soit visiblement marqué, estampillé ou timbré du nom et de l'adresse du remplisseur, et du poids et de la mesure ou quantité du contenu;

2. Que la loi proposée ne s'applique pas aux paquets destinés à l'exportation hors du Canada; ou denrées vendues en vrac ou en paquets rompus; ou aux fruits et légumes frais; ou denrées tenues en stock par les marchands de gros ou de détail avant la mise en vigueur de ladite loi proposée; ou aux paquets contenant deux onces avoirdupois ou moins, ou une once fluide ou moins; ou à toute denrée dont la vente, quant au poids ou au marquage, est déjà prévue par d'autres statuts;

3. Qu'on permette des tolérances et des variations pour les écarts provenant exclusivement d'erreurs dans le pesage, le mesurage et le comptage, qui se produisent dans l'empaquetage fait conformément à la bonne pratique du commerce, ou provenant exclusivement des écarts de température, de l'évaporation et de l'absorption d'humidité;

4. Que des peines soient imposées pour infractions à la loi, et que la loi proposée entre en vigueur un an après la sanction royale.

M. ROBB: L'an dernier, lorsque la Chambre fut saisie de pareil projet de loi, l'objection qu'on a fait valoir c'est qu'il grèverait de nouvelles charges les cultivateurs qui remplissent les bidons de lait et de crème pour expédition aux villes, et que cela augmenterait notablement le prix payé par le consommateur. Le ministre a-t-il étudié la question? Il a sans doute

examiné le débat qui s'est déroulé ici l'an dernier autour du projet de loi.

L'hon. M. MACLEAN: Le projet de loi fondé sur la résolution à l'étude est presque entièrement calqué sur celui adopté par la Chambre l'an dernier, ce dernier projet a été rejeté au Sénat pour quelque raison qui m'échappe en ce moment; il y figurait certaines dispositions touchant le bois de chauffage et le ciment, que le Sénat jugea critiquables et c'est là ce qui le porta à rejeter le bill. Cette année, ces dernières dispositions sont éliminées du projet de loi qui ne renferme que certaines prescriptions touchant le marquage des récipients contenant des substances propres à l'alimentation humaine, avec le nom du fabricant et indications du poids net ou de la quantité du contenu.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela s'applique-t-il aux médicaments?

L'hon. M. MACLEAN: Non, mais la loi que le bill fondé sur cette résolution modifiera s'applique aux médicaments. L'avant-projet énonce ainsi les dispositions: toutes les denrées vendues en vrac ou en colis rompus; les fruits ou les légumes frais; les denrées tenues en stock par les marchands de gros ou de détail, avant la mise en vigueur de la présente loi; les paquets contenant deux onces avoirdupois ou moins et qui seront exemptés du marquage en termes de poids; les paquets contenant une once fluide ou moins, et toute denrée dont la vente, quant au poids ou au marquage, est déjà prévue législativement. Je ne saurais dire pour le moment si la loi en question exemptera les récipients contenant de la crème, qui est mise en vente, sans être en aucun sens fabriquée, et quand je proposerai la 2e lecture du bill, je serai en mesure de répondre à mon honorable ami.

M. ROBB: D'après la teneur de la résolution, le projet décrète que toute bouteille contenant une substance propre à l'alimentation humaine—que ce soit du lait ou de la crème—doit être marquée ou timbrée du nom et de l'adresse de l'embouteilleur et du poids, de la mesure ou de la quantité du contenu. Il se fait aujourd'hui un grand commerce de lait mis en petites bouteilles pour expédition aux villes, et si le ministre tient à ce que ce texte soit adopté dans sa teneur actuelle, le consommateur dans les villes devra supporter les frais de ce travail supplémentaire.

L'hon. M. MACLEAN: Voici l'article contenant les dispositifs:

> Chaque boîte, carton, bouteille, caisse, baril, enveloppe, paquet ou réceptacle fermé contenant un aliment humain, ou toute autre denrée, manufacturé, produit, vendu ou offert en vente au Canada—lorsque le contenant est dans sa forme primitive, fermé et intact, tel qu'il est d'ordinaire livré au consommateur une fois vendu ou mis en vente au Canada—soit visiblement marqué, estampillé ou timbré du nom et de l'adresse du remplisseur, et du poids et de la mesure ou quantité du contenu.

Et ainsi de suite. Je ne saurais dire si la loi s'appliquerait au lait.

M. ROBB: Certainement, puisqu'il est propre à l'alimentation humaine.

L'hon. M. MACLEAN: Cela est incontestable.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne pourrait-on pas marquer une bouteille de lait? Tout marchand devrait désirer voir son nom indiqué sur la bouteille, afin que le public sache qu'il vend un bon produit.

L'hon. M. BELAND: Cela occasionnerait une dépense additionnelle.

L'hon. M. MACLEAN: Les bouteilles de lait sont lavées tous les jours et alors l'étiquette sera enlevée.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela ne coûterait pas la millième partie d'un cent.

M. McMASTER: Je m'y connais un peu en affaires de lait, bien que je ne sois pas dans ce commerce. L'argent placé dans l'achat de bouteilles de verre par les grandes compagnies laitières des villes, constitue un montant important et si nous adoptons la législation dans la forme prévue par cette résolution, j'espère qu'on donnera une grande facilité aux marchands de lait pour remplacer graduellement leurs bouteilles par d'autres portant leur nom gravé ou soufflé dans le verre. La suggestion de l'honorable et vaillant député de Victoria (sir Sam Hughes), que l'étiquette devrait être collée sur la bouteille, me porte à croire qu'il pense que les bouteilles sont lavées une à une sous un robinet; ce n'est pas ainsi qu'on procède. Les bouteilles sont lavées à la machine et la seule méthode pratique de les marquer est de souffler le nom avec la bouteille elle-même. J'espère que les vendeurs de lait auront la possibilité de se servir de leurs vieilles bouteilles avant d'être obligés de s'en procurer de nouvelles.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je n'ai pas parlé d'une marque sur le fond ou sur le goulot ou quelque chose de ce genre. L'étiquette devrait être placée sur le flanc de la bouteille et quoi que je fasse, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas l'exiger. Quelquefois une personne qui boit du lait, commande une bouteille et obtient un bon

produit, d'autre fois elle n'a que du lait écrémé. Après tout le sonsommateur a quelques droits et l'un de ces droits est de savoir si la bouteille placée devant lui est remplie par quelqu'un qui y verse du bon lait ou par un homme qui côtoie la loi d'aussi près que possible.

(Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.)

L'hon. M. MACLEAN demande à présenter un projet de loi (bill n° 105) basé sur la résolution.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES LIQUEURS ENIVRANTES.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de soumettre une mesure à l'effet de:

1. Ratifier et confirmer le décret du conseil du 24 février 1919, interdisant l'importation, la production et le transport des liqueurs enivrantes, publié dans le supplément de la "Gazette du Canada" du lundi, 24 février 1919, subordonnément aux modifications suivantes:

(a) Le paragraphe "c" du règlement 1 est modifié en enlevant tous les mots après les mots "vin naturel", à la dernière ligne, et en les remplaçant par les mots "ou autres liqueurs enivrantes de teneur alcoolique limitée, est autorisée", de façon que ledit paragraphe se lise comme suit:

"(c) 'Zone interdite' signifie toute province, tout territoire, municipalité, district, comté ou autre région où la vente des liqueurs enivrantes est prohibée par une loi quelconque fédérale ou provinciale, et comprend aussi toute région où la vente du vin naturel, ou autres liqueurs enivrantes de teneur alcoolique limitée, est autorisée."

(b) Le sous-article 1 du règlement 3 est modifié en enlevant les mots "jusqu'au trente et unième jour de décembre mil neuf cent dix-huit" à la fin du sous-article, de façon que ce sous-article se lise comme suit:

"3. (1) Personne ne fera ou fabriquera de liqueurs enivrantes ou ne fera faire ou fabriquer de liqueurs enivrantes au Canada après le premier jour d'avril 1918. Toutefois, dans le cas où est permise dans une province la vente de liqueurs enivrantes d'espèce quelconque comme breuvage, le présent règlement ne s'appliquera pas à la fabrication de telles liqueurs enivrantes dans cette province."

(c) Le sous-article 3 dudit règlement 3 est modifié par l'enlèvement des mots "jusqu'au 30 avril 1919" à la fin du sous-article en question qui sont remplacés par les mots "ou à l'expédition, l'apport, le transport et la livraison de toute liqueur enivrante légalement manufacturée dans une province quelconque, en un lieu quelconque de la province, où la liqueur enivrante peut être légalement vendue", de façon que ledit sous-article se lise comme suit:

"(3) Personne après le premier jour d'avril 1918, n'enverra, apportera, transportera ou livrera de liqueurs enivrantes dans une zone interdite quelconque, ou ne fera ainsi envoyer, transporter ou livrer de liqueurs enivrantes. Toutefois, toute liqueur enivrante effectivement expédiée avant le premier jour d'avril 1918 peut être livrée dans telle zone interdite par un voiturier public dans le délai requis par telle livraison dans les conditions ordinaires de l'exploitation de tel voiturier public, mais pas plus tard que le premier jour de mai 1918. Toutefois, ce règlement ne s'applique pas à l'envoi, la réception, le transport ou la livraison des vins naturels dans la province d'Ontario, ou à l'expédition, l'apport, le transport et la livraison de toute liqueur enivrante légalement manufacturée dans une province quelconque, en un lieu quelconque de la province, où la liqueur enivrante peut être légalement vendue."

(d) Le sous-article 4 dudit règlement 3 est modifié par l'enlèvement des mots "qui se trouvent, ou" à la troisième ligne, et du mot "interdite" à la quatrième ligne, qui sont remplacés à la fin par les mots "où la vente de semblables liqueurs enivrantes est défendue", de façon que ledit sous-article se lise comme suit:

"(4) Personne, après le premier jour d'avril 1918, soit directement, soit indirectement, ne vendra ou ne s'engagera à vendre de liqueurs enivrantes qui doivent être livrées dans une zone où la vente de semblables liqueurs enivrantes est défendue."

2. Ratifier et confirmer un décret du conseil du 12 avril 1919, touchant la disposition des liqueurs enivrantes confisquées pour la Couronne, et publié dans la "Gazette du Canada" du samedi, 19 avril 1919.

3. Décréter que pour les fins de la présente législation proposée et de la cédule annexée comportant les décrets du conseil susdits, la vente d'une liqueur enivrante sera censée interdite et défendue dans toute province, tout territoire, municipalité, district, comté, ou autre région où la vente d'icelle est interdite, sauf pour usage dans le service divin, pour les fins médicinales, pour la manufacture et autres fins du commerce en dehors de la manufacture et de l'usage pour fins de breuvage ou autre semblable fin.

4. Décréter que le ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur aura pouvoir de faire tout règlement qu'il jugera nécessaire pour empêcher que les liqueurs enivrantes soient illégalement manufacturées ou importées au Canada, ou vendues, prises, transportées ou livrées en contravention de la présente législation proposée et des cédules annexées comportant lesdits décrets du conseil. Quiconque enfreindra aux dispositions de tout règlement semblable ou de la présente législation proposée sera passible des peines prescrites pour les infractions aux dispositions des règlements contenus dans lesdits décrets du conseil.—Le premier ministre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Vu que ce projet de loi est très important, la Chambre attend probablement une déclaration de la part du Gouvernement quant à son effet et à sa portée. Le but de la loi qui sera basée sur la présente résolution, c'est de ratifier et confirmer certains décrets que le Gouvernement a adoptés au cours de la guerre, par application de la loi des mesures de

guerre, aux fins de restreindre la fabrication, le transport et l'importation des liqueurs enivrantes, conformément aux décrets en question, pendant la durée de la guerre et douze mois après la conclusion de la paix. On trouvera la définition de l'expression "liqueurs enivrantes" dans le décret refondu, en date du 24 février 1919, et qui est ainsi conçu:

L'expression "liqueur enivrante" signifie et comprend toute liqueur ou breuvage qui contient plus de 2½ p. 100 d'alcool de preuve.

Relativement aux différentes restrictions, je ferai observer que sous le régime des dispositions du décret refondu, l'importation des liqueurs enivrantes, après le 24 décembre 1917, demeure interdite, à moins que ces liqueurs alcooliques n'aient été réellement achetées pour l'importation avant cette date et réellement expédiées avant le 31 janvier 1918. Le décret renferme également une disposition obligeant l'importateur à fournir une preuve satisfaisante à cet effet au ministre des Douanes.

L'importation du vin pour le service de l'autel et des liqueurs enivrantes pour des fins médécinales et industrielles n'est pas prohibée; dans ce dernier cas, la loi décrète que le ministre du Revenu de l'intérieur pourra accorder un permis spécial pour la fabrication de l'alcool.

Ce décret interdit la fabrication des liqueurs enivrantes après le 1er avril 1918. A ce propos, une disposition de la loi décrétait qu'au cas où la vente des liqueurs enivrantes comme breuvages serait permise dans une province, on pourrait continuer la fabrication de ces breuvages alcooliques jusqu'au 31 décembre 1918. Dans le cas des liqueurs alcooliques utilisées pour des fins sacramentelles, industrielles, artistiques, mécaniques, scientifiques ou médicinales, on en permettait la fabrication en vertu d'un permis.

Quant à la troisième restriction, c'est-à-dire le transport des liqueurs enivrantes, celui-ci était défendu dans les zones interdites du Canada après le 1er avril 1918. Le décret refondu définit comme il suit l'expression "zone interdite":

Toute province, tout territoire, municipalité, district, comté ou autre région où la vente des liqueurs enivrantes est prohibée par une loi quelconque, fédérale ou provinciale, et comprend aussi toute région où la vente du vin naturel, ou autres liqueurs enivrantes de teneur alcoolique limitée, est autorisée.

Relativement au transport des liqueurs enivrantes, la loi renfermait une disposition, afin de prévoir le cas où des expéditions auraient été faites en réalité avant le 1er avril 1918; la livraison devait être faite dans les délais ordinaires et dans tous les cas pas plus tard que le 1er mai 1918. De plus, le décret renfermait une autre disposition portant que nul contrat ne serait fait concernant la vente des liqueurs enivrantes après le 1er avril 1918; le détenteur d'un permis, toutefois, avait le droit d'expédier des liqueurs enivrantes pour des fins autorisées dans une zone interdite en conformité des conditions du permis que le ministre du Revenu de l'intérieur a émis en sa faveur. De leur côté, les détenteurs de permis dans les zones interdites étaient autorisés à prendre livraison des liqueurs alcooliques en vertu des conditions inscrites sur leurs permis, mais non autrement. Le décret obligeait de plus le porteur de permis à faire transporter ces liqueurs par les voituriers ordinaires par rail ou par eau, aux fins de faire respecter à la lettre les dispositions de la loi.

Les fins pour lesquelles ont été rendus ces décrets sont relatées comme il suit dans le décret qui en effectue la refonte:

(1) Empêcher le gaspillage;

(2) Encourager l'économie;

(3) Conserver les ressources nationales et en accroître le rendement.

L'effet de cette mesure était, comme je l'ai dit, restreint à la durée de la guerre et aux douze mois qui suivraient. Comme c'est en vertu de la loi des mesures de guerre que ces décrets ont été rendus, il est nécessaire qu'ils soient aujourd'hui ratifiés et confirmés par le Parlement pour que l'effet en dure pendant douze mois après la fin de la guerre.

M. RICHARDSON: Faut-il dater ces douze mois de la signature de l'armistice ou de celle de la paix?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Du jour où la guerre sera officiellement déclarée finie. Par le fait, nous sommes encore en guerre avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Turquie et la Bulgarie. Il semble n'y avoir aucun doute que la période prévue par ce décret devait être celle qui s'étendrait jusqu'à douze mois après la déclaration officielle de la terminaison de la guerre. La refonte mentionne que les règlements qu'elle établit seront considérés comme supplément aux lois prohibitives actuellement en vigueur ou qui le pourront être par après dans une province ou un territoire, et que l'effet de ces règlements subsistera, comme je l'ai dit, jusqu'à douze mois passé la fin de la présente guerre.

Le Gouvernement a pensé qu'après la guerre, il s'écoulerait une certaine période qui, par de nombreuses caractéristiques,

ressemblerait à l'état de guerre. En outre, ce devait être le temps du renvoi des troupes dans leurs foyers, et l'on a cru que le pays serait encore, pendant au moins un an après la guerre, sujet à des dépenses qui seraient de la nature de celles que l'on a faites pendant la guerre; et c'est précisément le cas aujourd'hui. Le décret du conseil porte donc que la législation ci-devant établie, car c'est une législation qu'autorisait, comme je l'ai dit, la loi des mesures de guerre, devait se continuer durant la guerre et pendant la période des douze mois au cours desquels la guerre était finie, on s'attendait que la démobilisation serait complétée.

Le projet de résolution prévoit certains amendements à la refonte précitée, comme à d'autres décrets rendus par la suite pour mieux assurer l'exécution des mesures établies dans cette refonte.

Celle-ci définissait les mots "liqueurs enivrantes" de manière à y comprendre celle dont la force excéderait deux et demi pour cent de preuve. A l'époque où a été rendu ce décret, toutes les provinces, si je ne me trompe, avaient déjà des lois autorisant les boissons de deux et demi pour cent de preuve. Depuis l'armistice et par suite d'un referendum, il est illicite dans la province de Québec de vendre, pour breuvage, une liqueur de la teneur alcoolique de cinq pour cent et, dans le cas du vin, 6.98 pour cent.

On annonce que dans la province d'Ontario un plébiscite ou referendum serait tenu, et il se peut que les autres provinces suivent une semblable marche. Après ce qui s'est passé dans la province de Québec, ce qui se passe dans la province d'Ontario et ce qui aura lieu peut-être dans d'autres provinces, le Gouvernement a cru qu'il serait opportun d'apporter au décret du conseil les modifications qu'il faut, mais celles-là seulement, pour permettre que l'on donne effet aux lois provinciales touchant la vente de liqueurs pour fins de breuvage. Comme amendement aux décrets refondus, nous avons donc décidé de permettre la fabrication dans une province des liqueurs du degré qu'autorisent ces lois dans le cas de vente pour fins de breuvage. Un exemple servira à mieux faire comprendre la chose: une fois la présente résolution devenue loi, il sera loisible aux brasseurs de la province de Québec de fabriquer de la bière d'une teneur alcoolique de cinq pour cent, bière dont il pourra être disposé pour la vente et consommation qu'autorisent les lois de cette province.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre aurait-il la complaisance de m'expliquer ce que veut dire ici le mot "preuve". Ceux de nous qui sont des tempérants absolus, comme, par exemple, le président du Conseil privé (M. Rowell), ignorent la signification de ce terme.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis moi-même un si fervent adepte de la tempérance que je ne saurais vraiment donner à mon honorable ami une définition que l'on regarderait comme scientifique, mais il pourrait être bon de dire...

L'hon. sir SAM HUGHES: Peut-être que le président du Conseil privé serait en mesure de nous définir cette expression?

L'hon. sir THOMAS WHITE: ...que l'alcool a près de deux fois la force de l'esprit preuve; en d'autres termes, deux et demi pour cent d'alcool équivaudraient à environ cinq pour cent d'esprit preuve.

On dit—et certains de nos collègues doivent pouvoir se prononcer sur ce point avec beaucoup plus d'assurance que moi—qu'une boisson d'esprit preuve est loin d'avoir le piquant d'un alcool d'une teneur apparemment égale.

Je crois avoir fait un exposé assez détaillé de l'effet légal du décret et de l'amendement que nous voulons y apporter, et j'en ai fait déposer, pour l'usage des députés, un nombre d'exemplaires suffisant, je crois.

L'hon. M. BELAND: Ayant fourni des explications au sujet de l'usage de la bière, le premier ministre intérimaire voudrait-il en fournir au sujet de l'usage du vin?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Au sujet de quoi?

L'hon. M. BELAND: Au sujet de la sorte de vin dont l'usage est permis dans la province de Québec.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ou dans toute autre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est là un sujet que nous avons étudié. Il ne se fabrique pas beaucoup de vin dans la province de Québec. Est-ce vrai?

L'hon. M. BELAND: Oui.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Alors, il s'agit de savoir comment on va pouvoir s'y procurer du vin du pays ou, au moins, du vin comme celui dont les lois provinciales autorisent l'usage. J'avais eu l'intention de faire modifier ce décret de manière à permettre d'importer dans la province de Québec ou dans toute autre qui serait dotée d'une loi semblable, du vin ayant la force

permise par cette loi. J'ai été informé, faussement peut-être, qu'on ne pourrait importer, de France, des vins ne contenant pas plus d'alcool que ne le permet la loi actuelle de la province de Québec; mais afin d'appliquer le principe que j'ai indiqué, je serais prêt à étudier une proposition d'amendement demandant qu'il fût permis d'importer, dans une province, du vin ne contenant pas plus d'alcool que ne le permettrait la loi de cette province. Cet amendement pourrait permettre l'importation, d'un pays étranger ou d'une province canadienne dans une autre où pareille loi serait en vigueur. Si un membre de la députation est en état de dire qu'on peut importer, de France, du vin ne contenant pas plus d'alcool que ne le permet la loi actuelle de la province de Québec, je serai heureux de l'écouter.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable ministre aurait peut-être réussi à se faire mieux comprendre s'il avait pris un peu de ce breuvage dont il vient de parler.

L'hon sir THOMAS WHITE: Contenant 2½ p. 100 d'alcool?

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela lui aurait calmé les nerfs, car il fait preuve de quelque nervosité dans ses explications. Je me demande si le président du Conseil privé n'aurait pas beaucoup mieux expliqué la question, et pourquoi ce champion de la tempérance se laisse éclipser aujourd'hui par le premier ministre intérimaire. Nous pensions qu'il appartenait tout spécialement au président du Conseil privé de traiter ce sujet. Pourquoi ne pas faire une loi applicable à toutes les provinces? Pourquoi celui qui aurait fabriqué du vin dans l'Ontario, sans violer les lois de cette province, n'aurait-il pas droit de le vendre dans la province de Québec? Si celle-ci ne veut pas permettre l'importation de vins contenant une forte proportion d'alcool, elle en a bien le droit; mais si elle veut permettre cette importation, pourquoi la lui défendre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je le répète, à la suite de la discussion qui aura eu lieu dans la Chambre, je serai prêt à étudier toute proposition d'amendement demandant l'autorisation d'importer, dans une province quelconque, du vin ne contenant pas plus d'alcool que ne le permettront les lois de cette province.

L'hon. M. FIELDING: Quel sera l'effet de la loi par rapport à l'Ontario?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'effet de la loi?

[L'hon. sir Thomas White.]

L'hon. M. FIELDING: Quel sera l'effet de la loi par rapport aux vins fabriqués dans l'Ontario?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La loi de cette province permettant, par exception, la vente des vins fabriqués dans ses limites, nous permettrons, de notre côté, que la fabrication du vin y soit continuée.

L'hon. M. BELAND: Sans se soucier de la quote-part d'alcool?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les lois de la province d'Ontario le permettent aujourd'hui.

Une VOIX: Quelle est sa force?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'y a pas de restriction à ce sujet.

M. FRIPP: Si je comprends bien le projet de résolution, il interdirait l'importation dans la province de Québec de la bière fabriquée dans la province d'Ontario; n'est-ce pas?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. FRIPP: Il semble créer un monopole dans la province de Québec, et tous les monopoles sont odieux et vicieux.

L'hon. M. BELAND: Il nous faudra la consommer toute; nous ne pouvons pas l'exporter.

M. FRIPP: Il vous faudra la consommer toute au prix que vos brasseurs fixeront. Je n'ai pas assez approfondi le sujet pour hasarder une opinion; cependant si mes souvenirs sont fidèles, il me semble que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise met obstacle à de telles prescriptions législatives. L'article 121 de cette loi déclara que tous articles du cru, de la provenance ou manufacture d'une province, seront admis en franchise dans une autre province. Cette disposition n'a pas trait, il va sans dire, au tarif de la douane, mais il doit nécessairement vouloir dire que l'importation de ces articles ne sera pas entravée. Comment le Parlement fédéral pourrait créer un monopole de manière qu'une seule province aurait le droit de fabriquer et de vendre sur son propre territoire un article qui peut être fabriqué dans une autre province?

J'ignore si le ministère a étudié cette question, mais il me semble qu'il y a d'autres obstacles que celui de la création d'un monopole. Des millions de dollars ont probablement été placés dans les brasseries de la province d'Ontario. Pourquoi les brasseurs de cette province n'auraient-ils pas le droit de venir faire concurrence aux bras-

seurs de la province de Québec, lorsque cette dernière permet à la population d'a cheter de la bière d'une certaine qualité?

L'hon. M. BELAND: Nous le voulons bien.

L'hon. sir THOMAS WHITE: La question constitutionnelle que l'honorable député a soulevée a été attentivement examinée par le ministère de la Justice qui en est venu à la conclusion que le Gouvernement n'outrepasse pas ses droits en rendant le décret du conseil tel quel.

L'hon. M. FIELDING: Il est parfaitement clair et incontestable que, dans la province d'Ontario, qui est prohibitionniste, un individu a le droit de s'enivrer pourvu qu'il s'enivre avec du vin canadien. Est-ce là ce que dit la loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne pense pas que la loi le dise.

M. CHAPLIN: Afin d'éclairer le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), je puis dire que la loi de l'Ontario ne permet pas la vente en détail du vin, si ce n'est par des colis scellés qu'on livre au domicile du consommateur; elle n'autorise pas la vente du vin au comptoir.

M. CRONYN: Le représentant de Queen-et-Shelburne a soulevé une question au sujet de ce qui me semblait déjà la prescription législative la plus étrange qui ait jamais été rendue dans la province d'Ontario. Il n'y a aucun doute que celle-ci a établi une loi qui favorise évidemment une classe de la population. Ainsi que le représentant de Lincoln l'a dit tantôt, cette loi permet la vente du vin dont la force n'est pas déterminée. Voici l'article qui se rapporte à cette vente:

Subordonnément aux règlements ou aux restrictions que la commission peut établir, les fabricants de vins canadiens avec du raisin cultivé et produit dans l'Ontario peuvent vendre ces vins en gros seulement, c'est-à-dire par quantités d'au moins cinq gallons par baril ou vrac, à la fois, et lorsque ces vins sont vendus en bouteilles, par quantités d'au moins une douzaine de bouteilles d'au moins trois demi-chopines à la fois.

Or, à mon sens, la loi de la province d'Ontario n'interdit pas—on peut me reprendre sur ce point—la fabrication pour l'exportation de l'ale de n'importe quelle force, et si les brasseurs de l'Ontario trouvent des acheteurs à l'étranger, ils peuvent fabriquer et exporter cette boisson. Le projet de résolution et le décret du conseil les privent de ce privilège. Ils leur défendent non seulement d'exporter dans la province de Québec de la bière renfermant 5 p. 100 d'alcool de preuve ou de 2½ p. 100 d'alcool—selon ce que la province de Québec décidera—mais d'exporter dans n'importe quel pays. Cette attitude me paraît tellement absurde et illogique que je propose un amendement au projet de résolution. L'alinéa (c) du paragraphe 3 est ainsi conçu:

(3) Personne après le 1er jour d'avril 1918, n'enverra, apportera, transportera ou livrera de liqueurs enivrantes dans une zone interdite quelconque, ou ne fera ainsi envoyer, transporter ou livrer de liqueurs enivrantes. Toutefois, toute liqueur enivrante effectivement expédiée avant le 1er jour d'avril 1918 peut être livrée dans telle zone interdite par un voiturier public dans le délai requis par telle livraison dans les conditions ordinaires de l'exploitation de tel voiturier public, mais pas plus tard que le premier jour de mai 1918. Toutefois, ce règlement ne s'applique pas à l'envoi, la réception, le transport ou la livraison des vins naturels dans la province d'Ontario, ou à l'expédition, l'apport, le transport et la livraison de toute liqueur enivrante légalement manufacturée dans une province quelconque, en un lieu quelconque de la province, où la liqueur enivrante peut être légalement vendue.

Je propose la modification de ce texte par la radiation des mots "à l'envoi, la réception, le transport ou la livraison des vins naturels dans la province d'Ontario".

S'il y a lieu de nous imposer ce texte de loi, qu'on nous l'impose carrément. Ne faisons pas d'exception en faveur d'une classe, ou d'une province privilégiée. C'est pourquoi, monsieur le président, je propose cette modification.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il s'agit ici, de législation d'une nature assez complexe, et je prierai l'honorable député de vouloir bien donner avis de son projet de résolution.

L'hon. sir SAM HUGHES: A ce sujet, me serait-il permis de suggérer une idée au premier ministre intérimaire? Pourquoi ne pas faire imprimer le texte du décret du conseil, afin que nous puissions discuter la question en connaissance de cause? Il ne me paraît pas très étendu; un jour suffira.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Des copies du décret du conseil sont déposées sur le bureau pour l'usage de la députation. A la simple lecture du projet de résolution, on se rend compte de la portée des amendements. Je ne saisis pas encore bien sur quoi se fonde la proposition de l'honorable député de London (M. Cronyn), et je le prie d'exposer encore une fois la raison d'être de son amendement.

M. CRONYN: Par la présente mesure nous corroborons la législation absolument injuste de la province d'Ontario. Nous faisons même davantage; nous consentons, si je comprends bien le projet de résolution,

à mettre à l'essai la vente des spiritueux dans la province. Je l'ai déjà dit, en vertu des lois de l'Ontario, les brasseurs et les négociants en vins étaient les uns et les autres autorisés à fabriquer en vue de l'exportation. Je parle sous correction.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne vois pas que la législation de l'Ontario interdise la fabrication de vins et de bières en vue de l'exportation. La province est compétente en matière de vente et de consommation; la fabrication et l'exportation, si je ne me trompe, sont du ressort du Dominion.

M. CRONYN: C'est absolument exact, monsieur le président. Mais la province a paré à cet état de choses en édictant le texte suivant, article 45 de la loi de tempérance de l'Ontario:

> Rien de ce qui est ici édicté ne saurait être invoqué à l'encontre du brasseur, distillateur ou autre dûment autorisé par le gouvernement du Canada à fabriquer des boissons alcooliques, fermentées ou non, qui garde ou a des boissons fabriquées par lui dans un bâtiment où cette fabrication se poursuit.

Les autorités provinciales savaient qu'elles n'avaient pas le droit d'interdire la fabrication, et sous le régime de la loi dans son état actuel, le négociant en vins et le brasseur sont autorisés à fabriquer, et effectivement fabriquent, en vue de l'exportation. Aux termes du décret du conseil que nous discutons, la fabrication en vue de l'exportation doit prendre fin, et, dès lors, montrons-nous logiques. Si l'on décrète qu'il faut être tempérant, soyons tempérants. Pourquoi autoriser la fabrication et la vente dans l'Ontario d'un vin au titre de 16 à 20 p. 100 d'alcool-preuve, tout en interdisant la fabrication et la vente de bière au titre de 5 p. 100?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le principe dont doit s'inspirer toute initiative du Dominion en matière de législation de cette nature, c'est celui de la reconnaissance du droit des provinces de légiférer à leur convenance dans la sphère de leurs attributions. La législation de l'Ontario, nous le savons, fait une exception en faveur des vins du cru. La députation l'a voulu ainsi, pour des motifs qui, sans doute, lui ont paru valables. L'honorable député trouve injuste qu'on permette en Ontario la fabrication de vins d'un titre quelconque, tandis qu'on restreint la teneur d'alcool des bières fabriquées dans la province. Mais c'est là une question qui relève uniquement de la législature de l'Ontario. Si l'Ontario, légiférant dans la sphère de ses attributions, juge opportun de décréter qu'il ne se vendra pas dans la province de bière comme breuvage au titre de plus de 2½ p. 100 de preuve, tout en se croyant justifiée d'autoriser la fabrication et la vente dans la province de vins du cru, cela ne regarde que la législature et le peuple de l'Ontario. Je me demande jusqu'à quel point nous serions autorisés à revenir sur leur décision, au sujet d'une question qui est parfaitement de leur compétence aux termes de notre loi constitutive. A mon avis, ce décret du conseil n'interdit pas l'exportation des vins du cru de l'Ontario. Si l'Ontario interdisait la vente comme breuvage de tout vin au titre de plus de 5 p. 100 d'alcool, je suis d'avis que, aux termes de la présente mesure, on n'y pourrait fabriquer de boisson d'un titre plus élevé, ni pour consommation au pays, ni pour exportation.

Mais l'Ontario n'a pas limité la force des vins de cru qui y sont manufacturés.

M. NESBITT: Le ministre serait-il opposé à ce que l'Ontario exporte dans le Québec ses vins du cru, s'ils n'ont pas la force permise par cette dernière province.

L'hon. sir THOMAS WHITE: En vertu de la loi de Québec, le vin d'une force alcoolique d'un peu moins de 7 p. 100 peut être vendu comme boisson. Tant que cette loi n'est pas annulée par une mesure fédérale, il est nécessaire de permettre l'importation de l'intérieur du Canada dans le Québec ou le transport dans cette province de toutes les autres provinces où ce vin est manufacturé. J'ai déjà dit que j'étais prêt à étudier la proposition de permettre l'importation de l'extérieur du Canada dans une province comme celle de Québec, du vin de la force autorisée par une loi de cette province pour être mis en vente comme boisson. Il en est de même du transport dans cette province d'une autre province où le vin est fabriqué dans le but d'approvisionner le marché local en stricte conformité des lois de cette province.

Quant à la bière, la situation est quelque peu différente. Je pense qu'on pourrait dire la même chose du whiskey. En ce qui regarde le vin, ce n'est que dans quelques provinces que le vin de cru est fabriqué. Mais s'il surgissait des difficultés au sujet des conséquences logiques de la situation, je suppose qu'il faudrait y obvier dans une province comme Québec, en permettant l'importation de l'extérieur. Il semble exister une opinion très prononcée dans le public que si la loi d'une province empêche dans les limites de cette province la vente d'une liqueur au delà d'une certaine force comme boisson, sa fabrication ne devrait pas être tolérée dans cette province.

L'hon. sir SAM HUGHES: Plutôt que de faire des lois pour chaque province, pourquoi ne pas adopter une loi générale qui s'appliquerait à toutes les provinces, en tenant compte, bien entendu, des lois provinciales existantes?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne trouvera le nom d'aucune province mentionnée dans cette résolution ou dans aucun amendement. Les amendements à la résolution ont pour objet d'aider à la mise en vigueur des lois provinciales. Je me suis servi de Québec comme d'un exemple, parce que cette province a pris une décision que n'ont pas encore prise les autres provinces.

L'hon. sir SAM HUGHES: Supposons que l'Ontario refuse de dépasser la limite de 2½ p. 100 pour la bière, et que le Québec opine pour 5 p. 100, serait-il impossible à un brasseur d'Ontario de donner à sa bière une force de 5 p. 100 pour la vente dans le Québec?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce le serait en vertu de la résolution.

M. STEWART (Lanark): Je désirerais d'abord corriger l'honorable député de Victoria (M. Hughes), touchant la signification de l'"esprit de preuve". Je constate avec étonnement que l'honorable député, si bien doué en science militaire, ne soit pas mieux renseigné sur l'association historique qui existe entre les esprits de preuve et les règlements militaires. L'expression a pris son origine dans les anciens jours d'Angleterre, lorsque les soldats étaient armés de fusils à pierre. On avait alors besoin d'un certain pourcentage d'alcool pour mettre la poudre en état de faire explosion sous le coup de l'étincelle. A la suite d'expérience, l'armée anglaise découvrit que l'on pouvait réduire considérablement la force de l'alcool sans empêcher la poudre de prendre feu dans le fusil à pierre. Lorsque l'alcool fut réduit à son plus faible degré qui produirait l'explosion de la poudre, on l'appela l'"esprit de preuve"; c'était l'épreuve ou la "preuve". Bien que l'alcool ait une force de 165, on pouvait le réduire à 100, et à cette force la poudre pouvait prendre feu. Telle est l'origine de l'expression ou ce qui sert de base à la force de preuve.

Je désire ajouter un mot impliqué dans la résolution actuellement devant la Chambre, parce que, si je comprends bien les procédures parlementaires, nous n'enfreignons pas les règlements en discutant le principe de la loi à cette phase, et les détails plus tard. Le premier ministre intérimaire a dit plus d'une fois aujourd'hui que cette mesure a pour but de mettre en vigueur, autant que possible, l'intention et le désir des provinces, tels qu'ils sont manifestés par la loi adoptée par les diverses provinces. Je prétends que c'est exactement ce qui ne sera pas fait par la mesure basée sur cette résolution.

Dans son langage la résolution, il est vrai, montre un respect scrupuleux des volontés de la province de Québec mais je trouve qu'elle ne cherche en aucune façon à satisfaire les idées de la législature ontarienne. Je mentionne ici le nom de la législature d'Ontario parce que ce projet tend à empêcher l'importation dans la province d'Ontario des spiritueux contenant plus de deux et demi pour cent d'alcool pur. Or, le gouvernement de l'Ontario n'a jamais montré qu'il voulait exercer les droits que lui conférait la loi telle qu'inscrite avant l'adoption du décret promulgué au mois de mars, l'année dernière. Dans sa forme d'alors la loi autorisait la législature à mettre un embargo sur l'importation, dans la province, de boissons alcooliques. Aujourd'hui la province d'Ontario a le droit de faire tout ce que décrète la présente loi relativement à l'importation dans la province. La législature de la province d'Ontario a le droit absolument légal, en vertu de la loi Doherty, adoptée par cette Chambre en 1916, de faire précisément ce que le Gouvernement cherche à nous imposer ici dans son rôle d'état-providence. Je dis donc que si le Gouvernement est désireux de laisser, autant que possible, le traitement de la prohibition aux provinces elles-mêmes, en toute logique, cette affaire devrait relever uniquement du gouvernement de l'Ontario. L'opinion générale de la province d'Ontario est, je crois, que sa législature s'occupait de cette question avant l'adoption du décret du conseil, et qu'elle continue à s'en occuper de manière à obtenir les résultats les plus heureux.

Un mot sur la loi Doherty. Cette question de la prohibition a développé à un degré sans précédent, dans les cercles parlementaires, cette tactique qui consiste à renier sa responsabilité et à en laisser aux autres toute le fardeau. En 1916, lorsque la loi de tempérance de l'Ontario était en discussion au parlement provincial, la question fut soulevée qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, la province n'avait pas plus l'autorité de mettre un embargo sur l'importation dans la province qu'elle n'en avait touchant les activités légitimes des fabricants d'alcool. Les honorables députés qui siégaient alors dans cette Chambre se rappelleront qu'il s'est fait une

campagne formidable pour engager le Gouvernement fédéral à faire ce qui dépassait les pouvoirs de la province. Le gouvernement d'Ontario était bien prêt à laisser au fédéral la responsabilité de la loi nécessaire pour empêcher l'importation des spiritueux dans la province; je parle de la province d'Ontario seulement; j'ignore ce qui se passe ailleurs. Le Gouvernement fédéral a accepté cette responsabilité et cette Chambre délibérait la loi Doherty pendant que la législature de Toronto discutait la loi de tempérance d'Ontario. Au lieu d'en finir avec cette question, le gouvernement du Dominion adopta la loi Doherty puis il se déchargea de sa responsabilité sur la province d'Ontario, en lui disant: " Cette loi va rendre valides toutes les mesures que vous adopterez contre l'importation de la boisson." Au cours du débat à la Chambre le ministre de la Justice (M. Doherty) a répondu ce qui suit à une question de M. Sinclair (hansard, pages 2482-3 de la version anglaise):

> Si l'honorable député pense autrement, il n'a pas saisi la pensée du législateur. Partout au Canada ce sera un acte criminel d'expédier de la boisson dans une province qui a une loi contre l'usage de l'alcool.

Lorsqu'il a déposé son projet de loi, le ministre de la Justice a dit que le bill cherchait uniquement à donner aux diverses provinces tous les pouvoirs voulus pour statuer sur les questions qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, elles ne pourraient peut-être pas traiter. Je ne discute pas la question, pas plus dans un sens que dans l'autre, mais je dis ceci: la loi discutée n'accorde pas à la province d'Ontario, dans cette affaire de la prohibition, la même mesure d'autorité qu'elle est soucieuse d'accorder à la province de Québec. Si, à l'avis de la province d'Ontario, il devrait être établi un embargo contre l'importation des spiritueux dans cette affaire de la prohibition, la même mesure d'autorité qu'elle est soucieuse d'accorder à la province de Québec. Si, à l'avis de la province d'Ontario, il devrait être établi un embargo contre l'importation des spiritueux dans cette province, alors la province d'Ontario, sans tenir compte du décret ministériel, possédait, et possède encore, le droit d'empêcher cette importation. On pourrait très bien dire que cette loi n'existait pas lors de l'adoption de la loi de tempérance de l'Ontario. Si l'on entend par là que cette loi n'avait pas encore été adoptée par la Chambre lorsque la loi de tempérance fut définitivement sanctionnée dans l'Ontario, l'objection est juste. Cependant la résolution était de fait devant la Chambre et le bill avait été présenté. D'ailleurs la législature de l'Ontario s'était réunie en 1917, avant l'adoption du décret et ni le gouvernement ni l'opposition d'Ontario n'avaient demandé l'adoption de législation semblable à celle que promulgue aujourd'hui ce décret du conseil. Je veux parler d'un autre aspect du présent décret, d'un aspect de la loi qui fera suite à cette résolution.

Quand le décret du conseil fut émis, l'an dernier, comme tous les honorables députés se rappellent, un article y stipulait qu'il n'entrerait en vigueur qu'à une date fixée par la suite. Il fut promulgué au début de mars et mis en vigueur le premier avril. Il eut été aussi facile, en vertu des dispositions de la loi des mesures de guerre et du décret du conseil lui-même, de le mettre en vigueur immédiatement. Une seule déduction s'impose, à savoir que l'intervalle entre la promulgation de l'arrêté et sa mise en vigueur avait pour effet de permettre aux intéressés de garnir leurs caves. Et ils l'ont fait. Si c'était mal de la part d'un individu d'avoir des liqueurs en sa possession, il ne pouvait y avoir d'injustice à rendre le décret immédiatement efficace, ce qui eût mis tous les citoyens sur un pied d'égalité. La suspension de la mise en vigueur eut pour résultat qu'en Ontario, ceux qui avaient le désir, la prévoyance et l'argent, surtout l'argent, se pourvoyèrent pour une longue période. Il n'y a pas de doute possible là-dessus. Je tiens à faire voir au Gouvernement un côté de la question qu'aucun gouvernement ne saurait négliger: nous devons aujourd'hui faire face à ce fait qu'il est impossible de trouver une loi plus partiale que celle dont on propose actuellement l'adoption en cette Chambre. C'est vraiment dire à la population: la loi protégera ceux qui auront le désir et les moyens d'approvisionner leur cave et de se pourvoir pour une longue période; mais ceux qui n'auront pas fait cela, qui auront passé à l'étranger les quatre dernières années, qui n'auront pas eu l'occasion de s'approvisionner de boissons alcooliques, n'ont aucun mode possible de s'en procurer sous l'autorité de la loi. S'il doit y avoir embargo absolu contre l'importation des boissons alcooliques, je prétends que le Gouvernement devrait avoir le courage de ses convictions et déclarer illégal tout approvisionnement individuel pour des fins non médicales ou sans la prescription d'un médecin. Cela mettrait tout le monde sur une base égale. Les représentants des villes appuieront cette assertion que, dans les grands centres, ce de-

vint rapidement un fait établi de ne plus reconnaître le droit de propriété en matière de whisky. Ceux qui sont en état de le savoir vous diront, monsieur le président, que dans la ville de Toronto, il se commet quotidiennement une moyenne de vingt à vingt-cinq vols dans les maisons privées: on défonce les portes et on ne dérobe que le whisky. On n'en entend pas beaucoup parler, car les gens de Toronto, très patients, préfèrent perdre leur whisky dans le silence que de laisser savoir qu'ils en avaient. J'ai découpé, aujourd'hui, dans un journal, une nouvelle qui démontrera l'injustice qui existe sous ce rapport. C'est d'Ontario. Je ne mentionnerai pas de nom. La nouvelle dit:

La maison du brigadier-général. . . fut enfoncée par des voleurs, la nuit dernière. Vingt caisses de liqueurs furent dérobées du cellier et portées sur une partie boisée du terrain, où les bouteilles furent enlevées et emportées dans un auto. Il n'y avait alors prsonne dans la maison, le brigadier-général. . . étant outre-mer et madame. . . à Atlantic City.

Des centaines et des centaines de soldats s'en reviennent. Ce serait une erreur, de la part de cette Chambre, je pense, que de négliger l'importance du ressentiment public, quand celui qui n'aura pas eu l'avantage de s'approvisionner s'apercevra que son plus proche voisin a un cellier bien rempli.

M. NESBITT: Ne pourrait-il pas rendre visite à ses voisins?

M. STEWART (Lanark): On le fait, quelquefois, lorsque ceux-ci sont absents. Je prétends qu'il est du pouvoir de ce Gouvernement d'interdire tout approvisionnement particulier. S'il ne le fait pas, la chose devrait alors, je pense, être laissée à la discrétion provinciale. Il est absolument clair que la loi Doherty lui donne droit de s'en occuper.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je fais allusion à deux ou trois points seulement du discours très intéressant de mon honorable ami. Je ne comprends pas qu'il puisse insinuer que le Gouvernement demande au Parlement de passer aux autres sa responsabilité. Nous demandons au Parlement d'adopter cette résolution. Qu'on me permette de me défendre devant la Chambre de l'insinuation de l'honorable député, que presque toutes les maisons de la ville de Toronto, où j'ai l'honneur de résider, sont largement pourvues de liqueurs enivrantes. Je puis assurer mon honorable ami que s'il visitait ma maison, il la trouverait passablement dans l'état de l'armoire de la mère Hubbard. Et c'est le cas, je pense, de la grande majorité des maisons de Toronto, comme des autres villes de la province d'Ontario.

Mon honorable ami dit que sous l'empire de la loi de tempérance, bien que la vente de liqueurs contenant une certaine proportion d'alcool fût prohibée, les habitants de la province d'Ontario étaient libres d'acheter des liqueurs enivrantes des provinces voisines et de se les faire expédier chez eux pour leur usage personnel. Il prétend que si une province veut empêcher cela de se produire, elle en a le droit; au point de vue strictement légal, je crois qu'il a raison. La province d'Ontario a le droit, par sa législature, d'empêcher les habitants d'avoir une provision de liqueurs pour leur usage personnel; mais mon honorable ami comprendra l'impossibilité pour le gouvernement d'Ontario d'appliquer une mesure de ce genre qui obligerait de fouiller toutes les maisons de la province, créant par là un état de choses qui n'est point à désirer.

L'hon. sir SAM HUGHES: La province d'Ontario a-t-elle le droit de perquisitionner ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois que oui.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je crois que non.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami a peut-être raison, mais je suis sous l'impression que lors de l'examen de la loi Doherty, le ministre de la Justice a déclaré que la province d'Ontario avait le droit, si elle le jugeait à propos, d'édicter des lois qui empêcheraient absolument l'introduction de liqueurs d'autres provinces et la possession de ces liqueurs entre les mains des habitants de l'Ontario. Je ferai remarquer que quoique la mesure puisse être légale, l'application en est excessivement difficile.

Mon honorable ami prétend aussi que la province d'Ontario n'a pas demandé cette mesure et que par conséquent le Gouvernement fédéral n'aurait pas dû l'adopter. J'ai déjà expliqué qu'elle fut adoptée comme mesure de guerre, en vertu de la loi des mesures de guerre. Le gouvernement d'Ontario n'y était pas opposé. A ce sujet, je donnerai lecture d'un télégramme que le premier ministre de cette province envoyait à sir Robert Borden, au mois de décembre 1917. Le voici :

Veuillez accepter mes sincères félicitations pour la décision importante que votre Gouvernement a prise relativement au commerce des liqueurs. Je suis sûr que cela aidera considé-

rablement à préserver l'énergie de la nation pour la lutte dans laquelle nous sommes engagés.

Ce télégramme était signé de sir William Hearst. Je le cite pour montrer que la province d'Ontario, par son premier ministre, n'avait que des compliments à adresser pour la décision que le Gouvernement fédéral avait prise. On peut donc conclure que le premier ministre d'Ontario accueillait favorablement la décision que prenait le Gouvernement d'empêcher l'importation de liqueurs enivrantes des provinces adjacentes pour être vendues dans l'Ontario.

Je prétends que cette idée est très juste. Voici un exemple. Une province comme l'Ontario dit: On n'aura pas le droit de vendre dans les limites de la province de liqueurs pesant plus de deux degrés et demi. C'est ce que décrète la loi de tempérance pour toutes les liqueurs à l'exception des vins naturels. Si c'est là le jugement réfléchi de la législature et probablement de la majorité des habitants de la province, il me semble que ceux qui ont édicté cette loi pouvaient difficilement avoir en vue une situation qui en annulerait les effets (du moins s'ils étaient sincères) en s'arrangeant pour que n'importe qui puisse importer d'une province adjacente des liqueurs plus ou moins alcooliques.

On a employé des procédés extraordinaires. Par exemple, un marchand de gros ou de détail installait une agence dans la ville de Toronto. Cet agent prenait la commande et la passait à sa maison de commerce dans la province de Québec qui, alors, envoyait les liqueurs dans l'Ontario. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'incongrité de ce procédé. Si les habitants de l'Ontario ne voulaient ou ne veulent pas qu'on consomme dans leur province de liqueurs pesant plus de deux degrés et demi, ils ont le droit de le dire. Ils pouvaient le faire par l'intermédiaire de leur législature dans la loi que celle-ci a édictée. Je crois que d'après cette loi, il est facile de conclure que la législature ou le gouvernement d'Ontario n'avait pas l'intention d'approuver la consommation de liqueurs plus alcooliques. Evidemment, le résultat dont j'ai parlé ne me semblait pas très satisfaisant. Le Gouvernement fédéral, afin de compléter ce qui paraissait être l'intention de la législature d'Ontario, décréta que l'on ne pourrait pas importer d'une province quelconque dans la province d'Ontario—je cite l'Ontario simplement comme exemple—des liqueurs contenant une proportion d'alcool supérieure à celle des boissons dont la vente était autorisée par la législature de la province. C'est tout ce que nous avons fait. Nous avons décidé que cela devait durer pendant la durée de la guerre et les douze mois qui suivront.

Telle est la prescription législative dont cette Chambre est saisie et que le Parlement pourra ratifier et confirmer, s'il le juge utile.

L'autre argument formulé par mon honorable ami, c'est qu'entre le moment de l'adoption de la loi et celui de sa mise à exécution il s'est écoulé une période de temps durant laquelle de fortes quantités de boissons alcooliques ont été transportées d'une province à l'autre, ou vendues dans la province où elles étaient détenues et cela, ajoute-t-il, afin de permettre aux gens de "faire leur provision". Cette affirmation est inexacte. Cette disposition visait à permettre à ceux qui avaient de fortes quantités de spiritueux à vendre, d'écouler une partie de leur stock. Il n'y a rien en cela d'insolite, dans l'application de pareille loi. Ce décret du conseil visait à protéger la situation fort grave où se trouvaient des maisons de commerce qui avaient accumulé de grandes quantités de spiritueux destinées à la vente dans le cours ordinaire des choses et qui servaient de garantie de gros emprunts effectués par quelques-uns de ces marchands. Si l'on eût appliqué le décret, tout à coup, sans avis préalable, sans délai accordé pour la vente de partie de leur stock, et surtout si l'on eût adopté une loi permanente, ces commerçants se seraient trouvés en face de la ruine financière, et cela sans avis préalable. Voilà les considérations qui ont influé sur la décision prise par le Gouvernement.

L'autre argument formulé avec beaucoup de force par mon honorable ami, argument souvent invoqué ici, c'est que les gens riches, qui étaient en mesure de faire leur provisions de spiritueux en avaient rempli leurs caves. A en juger d'après les observations de mon honorable ami, ce serait là un état de choses fort désirable à leur point de vue. Je ne sache pas qu'il soit avantageux d'avoir une cave bien garnie de spiritueux.

M. REID (Mackenzie): Il semble en être ainsi à Toronto.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'est pas avantageux à l'homme d'avoir trop de boissons alcooliques chez lui, et je suis un modéré à cet égard. Mon honorable ami prétend que le public s'intéresse vivement à la question, parce qu'il n'a pas été en mesure de bien remplir sa cave. C'est là faire une pétition de principe en

ce qui concerne la législature provinciale. Quand l'assemblée législative vote une loi, cette loi reflète sans doute les vues, les opinions, les vœux du peuple qu'elle représente. Si la province d'Ontario, par l'organe de son assemblée législative, vote une loi ayant en vue qu'on ne boive pas dans la province de boissons alcooliques de plus de 2½ p. 100 d'esprit de preuve, dans la mesure où elle le peut empêcher, elle est censée, à mon avis, refléter les vues de la majorité, de la grande majorité des populations d'Ontario. Si le public ne veut plus de ce régime, alors que la législature abroge la loi. En ce qui concerne le Parlement ou toute autorité extérieure, il me semble indiscutable que la législature de l'Ontario, dans les lois qu'elle vote, est l'interprète de la majorité du peuple de la province jusqu'à modification de cette loi.

A mon avis, cette mesure est le complément des lois en vigueur dans les diverses provinces. Les décrets en question ont été adoptés dans ce but et à titre de mesure de guerre utile et avantageuse, tendant à empêcher le gaspillage, à promouvoir l'économie, l'épargne et à conserver nos ressources. Cette année-ci est encore une année de guerre, eu égard à tous ces besoins, et tout ce que nous demandons au Parlement, c'est de ratifier et de confirmer ces décrets du conseil, afin que l'objectif visé se réalise pour la période de temps prévue pour l'application du décret.

L'hon. sir SAM HUGHES: Puisque cette année-ci est encore une année de guerre, ne faudrait-il pas que chaque année dans l'histoire d'une nation soit une année de guerre, pour la pratique de l'économie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Comme l'observe mon honorable ami, il importe, chaque année, de promouvoir l'économie et de conserver les ressources naturelles. Seulement, cette année-ci est tout spécialement une année de guerre, à cause des énormes dépenses que le Gouvernement fédéral continue à exécuter pour des besoins naissant de la guerre et de la démobilisation.

M. STEWART (Lanark): Je désire faire une observation, sans toutefois vouloir me mettre en posture d'adversaire de la résolution présentée par le premier ministre intérimaire. Mon grand grief, c'est que cette résolution reste à mi-chemin et que si elle vise à empêcher l'importation des boissons alcooliques dans une province, elle devrait en empêcher la prise de possession. A mon avis, le Gouvernement a le pouvoir de le faire. Quant à l'Ontario, je souscris à tout ce qu'on a dit sur l'importance de réaliser les vœux de la province.

Je prétends que l'on a su que cette législation serait soumise à la Chambre, et il serait peut-être intéressant pour les députés de savoir, non pas tant ce que sir William Hearst a pensé de cette législation au moment de l'adoption de l'arrêté du conseil, mais quels sont les vues du gouvernement d'Ontario, maintenant à propos de la prolongation de cette loi pendant une nouvelle période de douze mois.

M. BLAKE: Nous avons beaucoup entendu parler de la conscription à différentes époques. . . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) a la parole.

M. ANDREWS: Pendant que l'on discute ce sujet, il me semble que je dois dire quelques mots parce que je me trouve dans une situation plutôt particulière. De toutes les questions qui ont été discutées durant cette session, aucune autre n'a amené plus d'eau au moulin législatif que celle de la prohibition totale. J'ai été bombardé par toutes les unions féminimes de tempérance du pays, du moins dans ma région, et en plus toutes les églises de ma circonscription, ainsi qu'une société de protection commerciale, m'ont adressé des représentations. Je suis parfaitement d'accord avec le ministre quand il dit qu'il existe une classe tempérante très nombreuse que le Gouvernement doit prendre en considération s'il s'agit de régler cettte question. D'autre part, monsieur le président, les organisations ouvrières ont rédigé une requête demandant que le Gouvernement fasse preuve de hardiesse et se déclare favorable à la consommation du vin et de la bière. De plus, je suis entré en contact avec l'homme du peuple, celui qu'on appelle quelquefois "l'électeur silencieux". Il m'a dit: "Major, nous n'avons pas voté en faveur de la prohibition totale, nous avons voté pour la loi Macdonald", il s'agit d'une loi adoptée dans ma province, "et je voudrais avoir un autre vote". Nous nous sommes soumis à cette prohibition totale comme mesure de guerre en comprenant que chaque grain d'orge comptait. Nous nous y sommes soumis volontiers, mais maintenant que la guerre est terminée, nous voulons voir disparaître cette loi. C'est une opinion qui s'est répandue considérablement dans ma province, monsieur le président. On a appelé mon attention sur le fait qu'il s'agissait d'une démarcation de classes entre le riche et le pauvre, mais ce n'est pas un

argument. Je ne l'ai jamais entendu donner comme un argument, sauf pour faire remarquer comment elle affecte des individus; quelques-uns ont la chance d'avoir leur cave garnie de liqueurs, tandis que les caves des autres sont très, très vides. J'ai pensé que je devais dire quelque chose sur cette question, parce que dans ma circonscription il y a une grande partie de la population qui se compose de gens tempérants. Personnellement, je suis absolument et carrément opposé à la prohibition totale, et je vais essayer d'exposer mes raisons pour justifier ma position.

Voyons d'abord le côté médical de la question. Un comité nommé en Angleterre par le bureau central de contrôle pour faire une enquête dans le commerce des liqueurs a terminé récemment son travail et le rapport de ce comité qui porte l'étiquette de l'imprimerie de Sa Majesté, 1918, est très intéressant. Le comité dont il s'agit se composait des membres suivants:

Lord d'Abernon, G.C.M.G. (président), président du bureau central de contrôle (commerce des liqueurs);

Sir George Newman, K.C.B.M.D. (vice-président), médecin principal du bureau d'éducation et membre du bureau central de contrôle (commerce des liqueurs);

Prof. A. R. Cushny, M.D., F.R.S., professeur de pharmacologie à University College, Londres;

H. H. Dale, M.D., F.R.S., chef du département de chimie-biologique et de pharmacologie du comité de recherches médicales, assurance nationale d'hygiène;

M. Greewood M.R.C.S., statisticien de l'institut de médecine préventive Lister et professeur de statistiques médicales à l'université de Londres;

W. McDougall, M.B., F.R.S., professeur de philosophie mentale à l'université d'Oxford et agrégé du Corpus Christi College, Oxford;

F. W. Mott, M. D., F.R.S., pathologiste des asiles du comté de Londres et médecin consultant de l'hôpital de Charing Cross;

Prof. C. S. Sherrington, M.D., F.R.S., Waynflete, professeur de physiologie à l'université d'Oxford et agrégé du Magdalen College, Oxford;

W. C. Sullivan. M.D., médecin surintendant de l'asile pour les fous criminels de l'Etat de Rampton.

On remarquera que le comité se composait d'hommes très remarquables dont la réputation est mondiale, et négliger leur verdict, c'est aussi bien d'ignorer les conclusions des hommes de science—vous pourriez aussi bien renverser vos collègues et en finir. Avec votre permission, monsieur le président, je lirai quelques petits extraits du rapport. Voici le premier:

En outre des résultats de son usage continuel excessif, les effets principaux de l'alcool qui ont une signification réelle sont dus à son action sur le système nerveux..... Le résultat de recherches scientifiques au sujet de l'action de l'alcool sur la respiration, la circulation, la digestion, le système musculaire montre qu'en tant qu'il s'agit de son action directe, l'alcool administré à doses modérées, sous une forme diluée et à des intervalles suffisants n'a aucun effet sérieux et pratique (p. 125).

[M. Andrews.]

Le rapport dit encore:

Une autre conclusion d'importance capitale qui ressort avec une égale clarté: c'est que l'action de l'alcool sur le système nerveux est essentiellement sédative, et—avec l'exception possible de son influence directe sur le centre respiratoire—elle n'est vraiment pas stimulante (p. 125).

Mes honorables collègues voudront bien prendre note de cela: le comité considère que l'alcool a un effet essentiellement calmant sur le système nerveux. Or, s'il fût jamais une époque dans l'histoire de l'humanité où les hommes aient eu besoin d'un calmant énergique pour leurs nerfs surexcités, c'est bien à l'heure qu'il est. Un peu plus loin, le rapport continue:

Une journée de fatigues et d'ennuis peut laisser un homme dans un état de surexcitation et irritabilité tel que l'appétit et la digestion en souffrent; pour certaines personnes dans ces circonstances, il est possible qu'en prenant un peu de vin ou de d'alcool à petite dose à leur repas du soir, elles parviendront à mieux assimiler la nourriture. De plus, lorsque certaines personnes se sont surmenées au point qu'elles sont trop fatiguées pour pouvoir se reposer, une petite dose d'alcool leur permettra de goûter quelques heures de sommeil (p. 127).

Je le dis sans hésiter, monsieur le président, ces conclusions sont absolument d'accord avec mon expérience, qui date déjà de plusieurs années... (Exclamations).

J'ai des enfants et des petits-enfants, et j'ai découvert, à force d'expérience, que certaines choses me font du bien tandis que d'autres me font du mal; j'ai essayé de tout. Je veux en venir à ceci, monsieur le président: Lorsqu'un homme a atteint mon âge, il est passablement au fait des choses qui lui font du bien et de celles qui font tort à sa santé. Si je bois du café pendant une semaine, je me rends malade, tandis que si je prends un peu de whiskey et d'eau à mes repas, ma digestion est excellente.

Il me déplaît souverainement de voir un étranger s'arroger le droit de m'imposer le breuvage que je devrai boire et me forcer à obéir à ses ordres, parce qu'il se trouve qu'il fait partie de la majorité. Pour moi, on essaie un peu trop de nous traiter comme des enfants.

J'ai exposé les raisons qui militent contre la prohibition, tant au point de vue médical que de mon expérience particulière. J'invoquerai maintenant les raisons historiques que je pourrais faire valoir de ce chef. Je soutiens, monsieur le président, que la

race n'a pas dégénéré sous le régime du traitement alcoolique qui a été en vigueur depuis nombre d'années. Tous ceux qui ont vu les Anglais "imprégnés de bière" à l'œuvre de l'autre côté, ne peuvent soutenir que l'usage de cette boisson leur a été fatal. Personne ne peut se rappeler sans fierté le spectacle qu'offrait "l'Ecosse imprégnée de whiskey" en 1916, alors que tous les hommes valides prirent le chemin des Flandres. Et que dire des Français "buveurs de vin"? Il n'y a qu'à se rappeler de Verdun et du motto désormais fameux: "Ils ne passeront pas." Allons-nous fermer les portes du pays aux boissons préférés de ces hommes viriles? Pour ma part, je sais que les Canadiens sont en mesure de résister aux atteintes de l'alcool et d'accomplir de l'excellente besogne quand même.

Certaines correspondances que j'ai reçues me font observer qu'il s'agit d'un sérieux problème moral. Je ne puis me rendre compte en quoi cette question touche à la moralité. Qu'il me suffise de signaler aux honorables députés le cas du Turc ineffable, qui est abstème depuis des siècles; or, nous savons ce qui en est résulté.

Je désire ajouter quelques mots relativement à la ration de rhum distribuée aux soldats et que les buveurs d'eau irréductibles ont si vertement critiquée. A mon humble avis, elle a sauvé de la mort et peut-être de pis encore, des milliers de nos soldats au cours de la dernière guerre.

Après une nuit passée dans les tranchées remplies d'eau, nos soldats transis n'avaient pas l'espace voulu le lendemain matin pour courir un peu et rétablir la circulation dans leurs membres endoloris avant de se livrer au repos. Une gorgée de rhum à ce moment-là rétablissait la circulation, calmait les nerfs surexcités et leur permettait de goûter un sommeil réparateur.

J'ai par devers moi quelques notes au sujet de "l'oscillation d'un pendule", mais je ne tiens pas à m'étendre sur ce sujet. Si vous le poussez trop loin, le pendule revient inévitablement en arrière. Cependant, je ferai quelques observations quant au danger qu'il y a de pousser aux extrêmes; je veux parler du traffic clandestin que l'on a déjà mentionné au cours du présent débat. Ce commerce illégitime monte la tête un peu partout et c'est un prix terrible à payer pour l'établissement de la tempérance totale; en réalité, le prix serait trop élevé si, à la faveur du régime de la tempérance, vous alliez créer une armée de transgresseurs de la loi.

Mon honorable ami de Brandon (M. Whidden), en discutant la question tout à l'heure—je suis peiné qu'il ne soit pas à son siège en ce moment—à prétendu que si nous n'adoptons pas la tempérance totale, le Canada deviendrait le refuge des pires éléments et des pires escrocs du continent de l'Amérique du Nord. Il faisait allusion à la situation qui existerait au cas où les Etats-Unis établieraient la prohibition totale, tandis que le Canada n'en ferait rien. Si mes renseignements sont exacts, l'honorable député à vécu quelques années là-bas, de sorte qu'il est peut-être plus au fait que votre humble serviteur de ce qui se passe chez nos voisins où je n'ai fait que quelques visites assez espacées les unes des autres.

En tout cas, à chaque voyage que j'ai fait aux Etats-Unis, j'ai eu l'occasion de rencontrer des hommes d'affaires et de profession d'excellente réputation, et si j'ai bonne mémoire, tous aimaient à prendre une "petite goutte" pour activer sa digestion. En écoutant les observations de mon honorable ami je n'ai pu m'empêcher de songer, au souvenir des hommes modérés que j'ai rencontrés là-bas, combien je serais tenté d'échanger l'honorable député et tous ses adeptes contre ces bons citoyens, en donnant 50 sous par-dessus le marché.

A la réflexion, toutefois, monsieur le président, j'ai conclu que ces citoyens irréductibles remplissent peut-être une mission utile en ce bas monde, car à moins d'avoir des outranciers au sommet et au bas de l'échelle sociale, le Gouvernement serait bien en peine d'adopter la ligne de conduite du juste milieu.

M. BLAKE: On a beaucoup parlé depuis un an ou deux de la mobilisation des richesses, et voici maintenant que nous sommes menacés d'une mobilisation des liqueurs à nos foyers. Je me demande si l'honorable député qui s'est fait l'avocat de cette cause inclinerait à y injecter un peu de communisme par une distribution des liqueurs actuellement à l'entrepôt; ou qu'il nous dise de quelle manière il pense que le Gouvernement va pouvoir disposer de cette liqueur si elle est toute enlevée à ses propriétaires actuels?

Le point que je désire toucher, à la suite de l'honorable député de London (M. Cronyn), c'est celui de la fabrication des vins dans la province d'Ontario pour l'exportation. On a beaucoup parlé dans cette Chambre de restauration, d'encouragement à nos industries et de leur amélioration dans la

mesure du possible. Je ne vois pas pourquoi ce vin d'Ontario ne serait pas transporté dans la province de Québec pour satisfaire à ses besoins, puisqu'elle a décidé d'avoir de la bière et du vin, et, au cas où la province d'Ontario déciderait prochainement, par son vote d'adopter le même parti, une florissante industrie surgirait dans la région du Niagara, où l'on cultive la vigne. Je crois que nulle opposition ne devrait être faite à une loi qui permettrait de fabriquer et d'exporter les vins du pays.

Quant à permettre aux brasseries de la province d'Ontario de fabriquer une bière qui répond aux nécessités de celle de Québec ou de toute autre province qui en exprimera le désir, je n'y vois aucun inconvénient. Déjà les brasseurs d'Ontario fournissent aux besoins de la médecine, et je ne vois pas qu'il puisse y avoir d'objection à leur permettre d'aller jusqu'à pourvoir aux besoins d'une province sœur, se préparant par là à satisfaire, dans un avenir tout proche peut-être, aux besoins de la province d'Ontario elle-même. Voilà ce que la présente motion aurait, ce me semble, fort bien pu prévoir.

M. CASGRAIN: Je ne vois rien dans ce projet de résolution qui permette d'importer des vins pour les fins sacramentelles.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le décret autorise l'approvisionnement de vins pour l'usage du culte, et nous validons ce décret.

L'hon. M. BELAND: Est-ce l'intention du Gouvernement de demander à la Chambre qu'elle autorise l'importation des vins de France qui, bien entendu, ne seraient pas d'une teneur alcoolique plus élevée que celle permise dans la province qui les importe? Malgré ce qu'a dit le premier ministre intérimaire de la possibilité d'un transport des vins domestiques de la province d'Ontario dans celle de Québec. . .

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce que j'ai dit, c'est que les vins de la province d'Ontario pourraient se vendre pour l'exportation, quelle qu'en soit la force, car nulle restriction n'est imposée. Ils ne peuvent cependant être envoyés dans la province de Québec.

L'hon. M. BELAND: Est-ce l'intention du ministre d'apporter à la loi une modification qui, autorisant le transport des vins de la province d'Ontario dans celle de Québec, autorise en même temps, comme je l'ai dit, l'importation des vins de France?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pour que l'on puisse donner effet aux lois d'une province qui autorise la vente dans ses limites de vins d'une certaine force, le Gouvernement serait justifiable de permettre que l'on importe du dehors et que l'on transporte d'une autre province dans celle-là un vin dont la teneur alcoolique n'excéderait pas celle qu'autorise la loi de cette province au cas de vente pour des fins de breuvage. Lors de l'examen du projet de loi par la Chambre siégeant en comité, je proposerai un amendement à cette fin.

(Il est fait rapport de la résolution, et elle est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics (crédits imputables sur le capital).—Ports et rivières.—Port-Arthur et Fort-William.—Améliorations aux ports et rivières, $300,000.

L'hon. M. CARVELL: Cet article de dépense a pour objet de poursuivre des améliorations qui sont en marche depuis quelque temps. La somme demandée n'est pas suffisante pour compléter les travaux, lesquels nécessiteront de fait une dépense beaucoup plus élevée. L'intention du ministère est de commencer le prolongement d'un brise-lames du côté de Port-Arthur et de continuer la construction d'un mur de revêtement près des installations terminales du Grand-Tronc-Pacifique du côté de Fort-William. Ce sera, croyons-nous, à peu près tout l'argent qui sera dépensé au cours de l'exercice; mais il est possible qu'une somme additionnelle soit demandée dans le budget supplémentaire.

Port de Saint-Jean.—Améliorations, $750,000.

L'hon. M. CARVELL: Il s'agit d'amélioration à effectuer dans le port de Saint-Jean. Les travaux, qui se font par marché, comprennent, en outre, la construction d'un bassin de radoub. La somme mentionnée ici sera, à vrai dire, appliquée à des améliorations.

C'est la Canada Dredging Company, sous le nom de la St. John Dry Dock and Shipbuilding Company, qui a entrepris également l'exécution des améliorations du port et la construction du bassin de radoub, et c'est elle qui a fait des travaux à Port-Arthur, à Fort-William et dans plusieurs autres localités du Canada.

M. McKENZIE: Quelles sont les améliorations du port dont cette compagnie a entrepris l'exécution, et où en est rendue la construction du bassin?

L'hon. M. CARVELL: Le marché fut passé en 1912; il comprenait la construction

d'un brise-lames, l'approfondissement d'une grande partie de la baie Courtenay et la construction d'une cale. Jusqu'à l'époque où l'entreprise fut transférée à la nouvelle compagnie elle avait été exécutée par la Norton-Griffiths Company, et l'on avait dépensé environ quatre millions pour les améliorations du port, et environ 900,000 piastres pour le bassin de radoub, qui est construit en vertu de la loi concernant les subventions aux bassins de radoub.

Tous ces travaux vont coûter au moins 5,500,000 piastres et les entrepreneurs ne recevront pas une subvention de 4½ p. 100, mais l'intérêt sur la somme de 5,500,000 piastres à 1 et 1½ p. 100 pour trente-cinq ans. Ce sera aux entrepreneurs de s'occuper du capital que les obligations représenteront. Une fois les travaux achevés, les améliorations du port appartiendront au Gouvernement et la cale appartiendra à la compagnie. Le marché comprend donc deux propositions distinctes. La construction de la cale sèche avance.

Le contrat prévoit la construction d'un bassin de radoub et l'installation d'un outillage pour les réparations à faire aux navires. Cet outillage est prévu par la loi concernant les subventions aux bassins; mais les deniers seront fournis par la compagnie et non par le Gouvernement. Cela va coûter 3,250,000 piastres. La compagnie établit aussi un grand chantier de construction; mais c'est à elle de voir à cela, cette entreprise est étrangère au marché, en vertu de la loi concernant les subventions, et étrangère aux travaux du port. D'après le contrat, la cale devait être prête pour l'été de 1922, mais l'état des travaux et les rapports de nos ingénieurs nous permettent de croire qu'elle sera prête pour l'été de 1921.

M. McKENZIE: Quelle est la dimension des navires qu'elle pourra contenir?

L'hon. M. CARVELL: Elle pourra contenir les navires du plus fort tonnage, car elle sera une des plus vastes qui existent aujourd'hui; elle aura 1,150 pieds de long, 125 pieds de large, 100 pieds de quille et la profondeur de l'eau y sera de 40 pieds à marée haute.

Ce sera, sous tous rapports, une des cales les mieux aménagées. Sur le continent américain il n'y en aura que trois qui puissent y être comparables: celles de Lévis, de Boston et du canal de Panama à l'entrée de l'Atlantique. Elle comprendra l'outillage le plus perfectionné, et sera munie de l'outillage destiné à la réparation des navires; elle ressemblera beaucoup à un chantier de construction. Je serai heureux de fournir à la députation tous autres renseignements qu'elle pourra désirer.

M. McKENZIE: Le Gouvernement a sans doute passé un marché avec la compagnie, pour la construction de cette cale, en vertu de la loi des bassins de radoub? Cette loi étant très courte, je désirerais savoir si le contrat assure la protection des droits du public en vue de l'usage de cette cale. La cale en question appartiendra à des particuliers, mais c'est le public qui s'en servira; autrement elle ne pourrait être exploitée. Nous pouvons toujours avoir confiance en la nationalisation d'installations de cette nature, parce qu'elles appartiennent au peuple et que le Gouvernement doit céder aux désirs du peuple; mais l'Etat devrait exercer la réglementation des tarifs d'après lesquels devra se faire la réparation des navires dans une cale sèche appartenant à des particuliers. Cela a-t-il été prévu dans le contrat?

L'hon. M. CARVELL: Que mon honorable ami lise la loi, il y verra tout ce qui a été prévu. Le contrat est bien court, il dit tout simplement que le Gouvernement consent à payer une subvention de 4½ p. 100 sur 5,500,000 piastres et qu'il devra avoir été fait pour un million de piastres de travaux avant que les obligations puissent être garanties. Il n'en a pas encore été garanti et l'on n'a pas encore demandé au ministère d'en garantir. Il n'en sera pas garanti, non plus, tant que la compagnie n'aura pas fait pour un million de piastres de travaux, non à titre d'améliorations dans le port, mais pour les travaux de la cale sèche même. La loi dit qu'on ne fera pas de distinction et que tout le monde pourra également se servir du bassin, dès qu'il sera disponible. Il dit aussi que les droits à percevoir devront être autorisés par le Gouverneur en conseil. En lisant la loi, mon honorable ami prendra connaissance du contrat lui-même, puisqu'il est une reproduction de la loi.

La question des bassins de radoub est importante et le Parlement devrait, pour cette raison, l'étudier avec soin.

Quant à moi, j'approuve fort la construction des bassins de radoub aux termes de la loi des subventions, mais je suis d'avis qu'il faudra modifier cette loi, si nous désirons qu'il s'en établisse. Elle existe depuis neuf ans, et le bassin de radoub de Saint-Jean est le premier bassin de premier ordre qui se soit prévalu de ses dispositions. Plusieurs bassins de deuxième ordre ont été construits sous le régime de cette loi. Il y en a un à Montréal et il appartient à la maison Vickers, un

deuxième à Prince-Rupert, et il est la propriété du Grand-Tronc-Pacifique, un troisième à Port-Arthur et un autre à Collingwood. Il n'existe que quatre bassins de radoub de deuxième ordre au Canada, et la subvention qui leur est accordée n'est que de 3½ p. 100 pendant vingt-cinq ans. Je suis d'avis que nous devrions modifier la loi, si nous voulons qu'il se construise des bassins de radoub; cependant, je ne conseillerais pas de lui faire subir des retouches afin d'établir des bassins de premier ordre, car nous n'avons pas besoin au pays d'un grand nombre de ceux-là. Il faut un bassin de radoub sur la côte du Pacifique, et depuis que je suis au ministère et pendant quelque temps auparavant, deux compagnies se sont proposées de tirer parti de la loi des subventions pour en établir un à Vancouver; mais rien ne s'est fait jusqu'à présent, et j'ose espérer qu'il n'en résultera rien, à moins que le taux de la subvention ne soit augmenté.

Il est aussi question de la construction d'un bassin national sur le littoral du Pacifique; cependant, il ne conviendrait pas que je fasse une déclaration à ce sujet, tant que le Gouvernement n'aura pas décidé ce qu'il fera. Je fais observer que la loi des subventions aux bassins de radoub n'a pas réussi à en faire construire, et la raison en est, j'imagine, que l'aide n'est pas suffisante. C'est tout un problème que de savoir que faire d'un bassin de radoub, lorsqu'il est achevé. Il est facile d'en établir un lorsqu'on a l'argent nécessaire, mais autre chose est de l'utiliser. A Lévis, nous en avons deux qui appartiennent à l'Etat. L'un est un petit bassin, qui est établi depuis nombre d'années; l'autre est le bassin Champlain, qui a 1,150 pieds de long et qui est l'un des plus beaux de son genre, au monde. Cependant, nous n'avons pas d'outillage à Lévis; nous n'avons personne pour l'exploiter. Je ne pense pas que le Gouvernement aurait raison d'engager 150 à 200 hommes, là-bas, et de dire à l'univers: Amenez vos vaisseaux et nous les radouberons. Cela serait peu pratique.

L'Etat l'exploite dans un sens; c'est-à-dire qu'il a un gardien qui a le droit de dire quels vaisseaux entreront dans le bassin et à quelles conditions; et nous exigeons une redevance de tant par jour, d'après le tonnage du vaisseau; cependant, les travaux sont exécutés par une maison de l'endroit, la Davies Shipbuilding Company. A mon avis, la compagnie a une belle entreprise, car elle a à sa disposition deux bassins et son établissement est situé entre les deux.

[L'hon. M. Carvell.]

La même question se présente relativement au bassin projeté de Victoria. Il a été question de l'établissement par l'Etat d'un bassin de radoub à Esquimault. Il faudra trancher le problème avant de se mettre à l'œuvre. Que fera-t-on du bassin, lorsqu'il sera achevé? Il y a deux manières de construire des bassins, aujourd'hui. D'après l'une, l'Etat les établit lui-même, ce qui nécessite des déboursés considérables et fait toujours surgir la question de savoir comment on utilisera ces bassins. Si nous pouvons en faire construire par des compagnies, grâce aux subventions et sous la direction de l'Etat, celui-ci évitera une forte dépense, car les 4½ p. 100 pendant une période de trente-cinq ans sont de peu d'importance, comparativement aux frais de premier établissement d'un bassin de premier ordre. De plus, l'Etat n'aura pas a se charger de l'exploitation.

Mon honorable ami est assez versé dans les affaires pour savoir qu'il ne sert de rien de parler d'exploiter avantageusement un bassin de radoub. L'Etat ne saurait le faire. Lorsqu'une maison moderne est propriété de l'entrepreneur, elle a intérêt à amener de l'eau au moulin. Il n'est pas question d'inégalité de traitement; la seule chose qui compte à ses yeux, c'est de recruter une clientèle suffisante pour que l'entreprise soit lucrative.

Quant à moi, j'approuve fort la construction de bassins de radoub au moyen de subventions, mais nous n'avons guère réussi, jusqu'à présent, et je ne pense pas que nous puissions faire en sorte que d'autres bassins s'établissent, à moins d'augmenter le chiffre des subventions. A mon idée, les bassins de deuxième ordre devraient recevoir une subvention de 4½ p. 100 des frais de premier établissement pendant trente-cinq ans, comme les bassins de premier ordre.

On pourrait ainsi doter maintes parties du Canada de bassins de radoub de ce genre, sans que l'Etat, à vrai dire, eût rien à débourser de ce chef.

M. CASGRAIN: Je dois faire observer au président qu'il n'y a pas quorum.

M. le PRESIDENT: Le greffier va compter les membres présents.

M. le GREFFIER: Monsieur le président, il y a dix-neuf membres présents y compris vous-même.

M. le PRESIDENT: Il est de mon devoir de faire rapport à monsieur l'Orateur, lequel ordonnera au greffier de constater le nombre des membres présents à la Chambre.

(M. l'Orateur suppléant va occuper le fauteuil).

M. l'ORATEUR: Le quorum n'étant pas atteint, j'invite le greffier à prendre les noms des membres présents.

(Le greffier inscrit les noms des membres présents et rend compte de son office).

M. l'ORATEUR: Le greffier ayant constaté la présence de plus de vingt membres, je déclare qu'il y a quorum et que la Chambre peut continuer de siéger en comité des subsides.

(La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides).

L'hon. M. CARVELL: Je crois bien, monsieur le président, qu'il ne me reste plus rien à ajouter.

M. McKENZIE: Pourquoi les travaux de dragage sont-ils complètement arrêtés? Il ne semble pas qu'il y ait de rapport bien particulier entre l'établissement d'un bassin de radoub et les travaux de dragage dans la baie de Courtenay. L'entreprise du bassin de radoub étant chose définitivement arrêtée, ce qu'on fait ou défait d'une année à l'autre n'y change rien; mais il me paraît assez imprudent de faire un marché pour du dragage dont l'exécution doit prendre un grand nombre d'années. Tout est cher, la main-d'œuvre comme tout le reste; mais il y a lieu de compter que dans quelques années l'état des choses permettra de faire exécuter les travaux à des prix moins élevés que ceux qui ont prévalu en ces dernières années. J'aimerais à savoir quel est le délai fixé pour l'exécution de ce dragage et quel en sera le coût, abstraction faite des travaux relatifs au bassin de radoub.

L'hon. M. CARVELL: La question de mon honorable ami serait tout à fait au point s'il s'agissait d'une adjudication nouvelle. Je l'étonnerai peut-être en lui apprenant que ce marché-ci a été fait en mars 1912, et que les travaux s'exécutent aux prix qui prévalaient à cette époque-là. Ce sont les seuls qui fassent encore bénéficier l'Etat des prix de 1912.

Ces travaux ont été l'objet d'une publicité sans précédent. Il n'est pas au Canada d'ingénieur régional qui n'ait reçu copie des plans et des cahiers des charges, et des avis ont été publiés pendant deux et même trois mois dans tous les grands journaux. En outre, copie des plans et cahiers des charges fut déposée chez le haut commissaire, à Londres. Les trois offres que l'on reçut furent faites par des maisons anglaises, la plus basse étant celle de la Norton-Griffiths Company, Limited, dont le chiffre était de 8 ou 9 millions, et qui embrassait le dragage d'une superficie déterminée, l'établissement de jetées et la construction d'un brise-lames. La seconde partie de la soumission portait sur la construction d'un bassin de radoub.

A mon entrée au ministère, je constatai qu'on avait exécuté pour à peu près quatre millions de travaux dans la partie réservée pour le port proprement dit. Les travaux du bassin de radoub avaient été mis en marche, mais il n'avait pas été fait de marché à la faveur de la subvention. Il y a environ un an que nous avons conclu le seul marché de ce genre avec la Norton-Griffiths Company, Limited, c'est-à-dire avec la maison qui est actuellement chargée de l'entreprise. Elle avait déjà exécuté une grande partie des travaux du bassin sans jamais bénéficier de la subvention. Maintenant que nous sommes liés par un marché basé sur la subvention autorisée par la loi, nous avons diminué la somme des travaux à accomplir au lieu d'y ajouter.

Ainsi, le chenal allant de la partie principale du port de Saint-Jean à la baie de Courtenay devait avoir 32 pieds de profondeur à marée basse. Pour cela, il eût fallu creuser dans le roc. Or, nous avons éliminé tout dragage de roche dans le chenal même, dont la profondeur sera d'environ 22 pieds, ce qui fait que nous avons réduit de plusieurs centaines de mille dollars le coût de ce chenal. Nous avons décidé de ne pas faire faire de dragage dans le roc en cet endroit parce que, à mon avis, —et c'est peut-être ma propre conception des ouvrages d'art que je fais prévaloir en ceci—aucun bâtiment n'entrera jamais dans le port de Saint-Jean à marée basse. Ce port, nombre de députés le savent, souffre d'un très sérieux inconvénient: c'est que la haute mer normale y élève de 25 pieds le niveau des eaux, et les grandissimes marées, de 27 pieds. Selon moi, jamais on ne verra un seul navire passer par le chenal pour aller accoster un quai à marée basse. A l'heure actuelle, les bâtiments stoppent à la barre et y passent au moins la moitié de la durée de la marée avant d'entrer dans le port. Cela étant, nous avons pensé que nous pourrions faire une grande économie en écartant une grande partie de ce dragage. Le marché fait en premier lieu embrassait la construction de quatre jetées.

Nous avons supprimé cela du marché actuel, parce que nous ne le trouvons pas

absolument nécessaire. Nous voulons que les travaux au bassin et à l'entrée du bassin de radoub soient achevés, mais il y a une disposition du marché qui stipule que lorsque l'on demandera aux entrepreneurs actuels de terminer les jetées ils devront le faire aux prix du marché de 1912. Ainsi, si nous faisions un nouvel appel de soumissions pour l'exécution des travaux dans les conditions présentes, il en coûterait 50 p. 100 de plus et peut-être davantage.

M. CAHILL: Le ministre n'a-t-il pas appris à la Chambre l'an dernier que cette entreprise de dragage avait été annulée?

L'hon. M. CARVELL: J'ai dit à la Chambre que nous n'étions pas sûrs si nous pousserions les travaux ou non. A mon arrivée au département, certains prétendaient que l'entreprise avait été annulée. Je n'ai pas hésité à répondre dans la négative. Auparavant, j'en avais parlé au département de la Justice. Un mois après environ, ou lorsque les crédits supplémentaires furent déposés, on me posa de nouveau la question. Je répondis que nous continuions les travaux. Dans de même temps je reçus une communication du département de la Justice disant que l'entreprise n'avait pas été annulée. Fort de ce renseignement, j'ai ratifié la cession de l'entreprise par la Norton Griffiths Company à la St. John Shipbuilding Company, ou plutôt j'ai donné mon consentement.

M. CAHILL: Quelle somme est comprise dans le crédit?

L'hon. M. CARVELL: Vous pouvez faire le calcul vous-même, c'est 4½ p. 100 sur 5 millions et demi durant trente-cinq ans. Rien n'a été payé parce que les travaux ne sont pas arrivés au point qui me justifieraient de garantir les obligations. Dès qu'un million aura été dépensé, si la compagnie le désire, je demanderai au conseil de garantir les obligations. Elle devra les négocier elle-même. Dans le moment, je ne pense pas qu'elle puisse vendre ces obligations à 60, si même elle le peut aucunement. Cependant, elle peut avoir les obligations si elle le désire, parce qu'elle y a droit. Cela les regarde entièrement. Elle fait la négociation et nous faisons les travaux du port. Le bassin couvrira une superficie de 80 acres environ, et malgré qu'on en ait dit quelque mal, ce sera une fois terminé. l'un des plus beaux ports du Canada.

Il est vrai que nous avons à lutter contre une très forte marée; il est vrai que la nature ne s'est pas montrée clémente pour le port de Saint-Jean, mais géographiquement, c'est l'endroit où se font les affaires. Les habitants de Saint-Jean ont eu le courage et l'énergie de faire ce qu'aucune autre ville ou communauté du Canada n'ont fait. Ils ont créé un commerce transatlantique et résolu de faire de Saint-Jean un grand port national. Pour la réussite de leur entreprise ils ont placé 2,250,000 à 2,500,000 piastres de leur propre argent. Ils ont avancé l'argent et administrent l'entreprise eux-mêmes. On conseille au Gouvernement de faire l'acquisition de ce port et de le mettre entre les mains d'une commission. Je crois que c'est sage. Tout de même, les habitants de Saint-Jean ont dépensé leur propre argent, et le Gouvernement fédéral a dépensé moins pour le port de Saint-Jean que pour aucun autre port au pays de cette dimension et de cette importance. Il se fait plus d'affaires dans le port de Saint-Jean que dans n'importe quel autre, celui de Montréal excepté. Au cours du dernier exercice financier un volume d'affaires de 221 millions est passé par le port de Saint-Jean. Les affaires en cet endroit ne commencent que dans le mois de novembre.

L'armistice a été signé au mois de novembre, et l'on a fait des affaires dans ce port pour un montant de 175 millions. C'est le port naturel du Canada en hiver. Il est inutile de dire qu'on y voit des rives boueuses et que, pour cette raison, on ne peut procéder aux travaux. Les rives boueuses peuvent y être, mais il est du devoir de tous de traiter ce port avec justice et de le mettre en état de faire face aux affaires qui s'y trouvent en hiver. Voilà ce qu'il faut faire ou bien nous effacer devant Portland ou Boston. J'admets que nous avons le port de Halifax, le plus beau probablement de la côte d'Amérique. Je suis sûr qu'il n'en est aucun de si bien sur tout le littoral de l'Atlantique.

M. McKENZIE: Il n'est pas mieux que le port de Sydney n'est-ce pas?

L'hon .M. CARVELL: Beaucoup mieux, bien que je ne veuille rien dire contre celui de Sydney. Halifax a un magnifique port, comme il en existe difficilement dans aucun autre endroit du monde. Malheureusement il est à 200 milles plus loin des affaires du Canada que le port de Saint-Jean, et, en dépit de tout le commerce de guerre qui a passé par le port de Halifax, son chiffre d'affaires ne représente pas le quart de celles de Saint-Jean. Cela est dû à la situation géographique de Saint-Jean.

M. McKENZIE: Les trois plus grands ports du monde sont Halifax, Sydney et Melbourne.

Le grand homme qui a fait cette déclaration n'a pas voulu établir de distinction entre eux.

M. CROWE: Et Vancouver, donc?

M. ROBB: Le ministre nous a dit qu'Halifax était 200 milles plus à l'est de Saint-Jean. Etant donné deux points d'Ontario ou de Québec, existe-t-il une différence dans le taux du transport pour l'exportation par voie de Saint-Jean ou par voie d'Halifax.

L'hon. M. CARVELL: Un cent du cent livres. Boston, Portland et Saint-Jean ont le même taux; il est d'un cent plus élevé à Halifax.

Port de Toronto.—Améliorations, $500,000.

M. FOSTER (York-Est): Est-ce que le ministre connaît l'état du port de Toronto? L'an dernier, cette question a été discutée par la Chambre; mais depuis lors les avaries causées par les orages ont bien changé le port. Le ministre se souvient peut-être qu'en 1897 la rive de l'île était dans un état précaire, et la destruction totale de l'île imminente. Le Board of Trade et le conseil municipal, convaincus du danger, se sont adressés au Gouvernement et lui ont fait comprendre que, faute d'aide pécuniaire, l'île entière pouvait être détruite. Le Gouvernement a compris qu'en cette éventualité ses droits riverains le long du port demeureraient sans protection et que, en définitive, un tel état de choses lui coûterait très cher. Après négociation, le gouvernement s'est engagé à débourser $200,000 à condition que la ville en dépense $100,000. A cette époque donc il a été dépensé à peu près $300,000 pour la protection de la rive sud de l'île. Mais cette protection n'était que temporaire, et au bout d'un an ou deux on a découvert qu'elle n'était pas suffisante. En conséquence il a fallu suivre une autre méthode et faire de nouveaux travaux pour protéger la rive. Aujourd'hui nous comprenons, et le Gouvernement aussi, que nous n'avons pas assez de protection. Le ministre se rappellera que le Gouvernement a consenti à dépenser environ 6 millions, la commission du port 13 millions et la ville de Toronto 2 millions, ce qui fait une somme d'à peu près 21 millions à consacrer à l'amélioration du port de Toronto. Il a été rendu, je crois, trois décrets ministériels qui engagent le Gouvernement à faire cette dépense. Je tiens ici une copie du décret n° 1,426, en date du 10 juin 1913, qui donne une description de quelques-uns des travaux d'abri requis par les termes du contrat. L'article "b", à la 5e page, donne la description suivante:

La construction d'un brise-lames en coffrage, d'une longueur approximative de 18,600 pieds destiné à protéger la rive du lac à l'ouest de l'entrée du port.

Et l'article "c" du même décret parle de:

La construction d'un pilotis, d'une longueur approximative de 17,295 pieds, destiné à protéger la rive du lac sur le côté est de l'entrée est du port.

En vertu de ce décret on a entrepris les travaux et dans la partie ouest on a construit quelque 4,100 pieds d'encoffrement, qui ont coûté environ $187,000; aujourd'hui on y pose un revêtement en béton. Je puis dire que la majeure partie de ces travaux a été détruite par un orage. Les commissaires du port de Toronto ont dépensé environ $1,240,000 pour les travaux dans la partie ouest, et déjà l'encoffrement sur la rive ouest du lac a souffert des dégâts pour une valeur de $100,000. Cette approximation des avaries a été faite au début de l'année; la semaine dernière cette partie des travaux du port a souffert de nouveaux dégâts.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'ASSOCIATION CANADIENNE DES EPICIERS EN GROS.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi (bill n° 45), déposé par M. Sheard, tendant à autoriser l'association nationale des épiciers en gros et à changer le titre du bill pour le suivant: "Loi autorisant l'association canadienne des épiciers en gros".

M. SHEARD: Je demande à proposer, appuyé par M. Thomas Foster, qu'on adopte comme titre: "Loi autorisant l'association canadienne des épiciers en gros".

(L'amendement est adopté.)

Le projet de loi, ainsi modifié, est lu une 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

M. le PRESIDENT: Lorsque le comité a levé sa séance, à six heures nous discutions le crédit n° 110, à la page 69 du Budget.

L'article avait été étudié en ses détails, et nous étions rendus à :

Port de Toronto.—Améliorations.

La parole était à M. Foster.

M. FOSTER (York-Est): Je tiens à dire au ministre des Travaux publics que l'ingénieur de la commission du port estime à environ cent mille dollars les dommages survenus au début de l'année le long de la rive de la baie Humber. Depuis la rédaction de ce crédit, nous avons subi de fortes tempêtes du sud-est qui accrurent cette perte de dix à quinze mille dollars. Il y a environ deux semaines, j'ai eu l'occasion de longer la rive. J'ai remarqué un grand changement survenu depuis ma première visite, par suite de la disposition dans l'eau du terrain asséché. Cela prouve que si quelque chose n'est pas fait immédiatement, la commission du port et la ville subiront une perte énorme que le Gouvernement sera tenu, sans doute, de combler. Si le travail avait été terminé il y a un an ou deux, comme nous nous y attendions, la commission du port et la ville auraient épargné environ $75,000 par année ainsi que cette perte de $115,000, pertes qui créent pour elles une situation grave.

Les caissons terminés pour la cinquième section ont été, presque deux ans, exposés aux intempéries. Ils se détériorent très rapidement; une perte considérable en résulte. La protection de l'ouvrage et la pose de trois caissons de cent pieds sur la cinquième section coûteraient, estime-t-on, environ 152,448 dollars. Assurément, il serait pratique et économique de dépenser ce montant pour utiliser ces caissons et protéger les terres améliorées et asséchées.

Pour l'exercice de 1918, les prévisions contenaient un montant de $500,000, dont $80,000 ou $100,000 devaient combler un mécompte, ce qui devait réduire à environ 420 milliers le montant destiné à terminer le canal. Que cela ait été fait, que l'ouvrage ait été protégé, je l'ignore; mais j'espère que le ministre sera en mesure d'expliquer s'il existe un reliquat de fonds. Si le Gouvernement dépensait environ 496,150 dollars, il assurerait la protection de terrains dont l'assainissement coûta environ 1,240,193 dollars. Avec cela, je comprendrais que l'ingénieur ne s'inquiétât pas que le travail fût suspendu quelques années, tant que le ministre n'en trouvera pas le parachèvement avantageux. Je vois que l'ingénieur dit aussi que le sous-œuvre posé il y a environ deux ans a été en majeure partie détruit. J'appelai l'attention du ministre sur ce fait, l'an dernier: j'avais compris qu'il entreprendrait d'insérer à son budget supplémentaire quelque cent cinquante milliers de dollars pour la protection de cet ouvrage. J'ignore s'il poursuit l'exécution de cela; mais il me semble d'économie douteuse de laisser détruire une œuvre de $187,000 à défaut d'un crédit additionnel de $150,000 pour le terminer, et d'ajourner un déboursé de $400,000 pour la protection d'un ouvrage qui a coûté $1,240,000. Je tiens grand compte de la politique d'économie du ministre; mais dans un cas de ce genre, j'avoue que s'abstenir de faire la dépense additionnelle nécessaire n'est pas pratiquer une économie ni faire preuve de bon jugement.

En vertu de cet arrêté du conseil, le Gouvernement se lance dans une dépense de quelque six millions. Le Gouvernement a rendu, je crois, trois décrets au sujet de cette dépense. On devait construire une digue de la passe de l'ouest à travers la baie Humber et de la passe de l'est à l'avenue Woodbine ou un peu plus à l'est. Rien ne fut fait sur la section est: il y eut ainsi de nouvelles destructions dans le parc de Kew Beach, section d'une grande valeur. J'apprends de l'ingénieur de la ville que la protection d'une petite partie de la rive à cet endroit coûterait $50,000. Ces deux ou trois derniers jours, une très forte tempête du sud-est emporta considérablement la partie sud-ouest de l'île. Suivant un rapport que j'ai reçu, deux ou trois gros arbres et une couple de centaines de pieds de la chaussée furent emportés; et, actuellement, l'eau arrive presque à une maison de grande valeur. Assurément, il est temps de prendre des mesures immédiates pour prévenir plus ample destruction de ces améliorations, qui ont coûté un fort montant. Puisque le Gouvernement se lance dans cette dépense, je presserais le ministre de faire les démarches nécessaires pour terminer les travaux.

Si le ministre a fait l'inspection du port et de ces rives, il doit apprécier la valeur de la partie de l'île dont je parle. Cette année, l'eau est plus haute que d'habitude. Quand le vent du sud-est est fort, des dommages se produisent souvent sur l'île. Nous en avons eu la preuve durant les trois derniers jours. Je vois que le ministre demande seulement $500,000 cette année, alors qu'il en demandait $702,000, l'an dernier. Je serai heureux de l'entendre expliquer comment il se propose de dépenser cette somme, je ne conçois pas qu'il en obtienne la protection désirable et nécessaire.

Il y a plusieurs années, nous avons essayé de protéger une partie du côté ouest du canal de l'est, en y construisant un

brise-lames; cela eut pour effet de protéger cette partie de l'île. Mais il y a de cela plus de trente ans, et l'ouvrage a été partiellement détruit. Si cette muraille, que le Gouvernement s'est engagé à élever, n'est pas construite très prochainement, à l'endroit où il faut, l'île ne sera pas abritée comme il convient, car le vieux brise-lames ne peut pas durer bien longtemps. Sur cette partie de l'île se trouvent plusieurs vastes résidences d'été et l'on devrait entreprendre immédiatement la construction d'une digue tout le long de la rive, de l'est à l'ouest.

Le ministre pourra peut-être nous donner des explications au sujet de la dépense que l'on se propose de faire et nous dire s'il a l'intention d'inclure dans les crédits supplémentaires la somme nécessaire pour exécuter le programme que le Gouvernement s'est engagé de suivre au sujet de ces travaux.

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): L'honorable député a expliqué très clairement l'état de choses tel qu'il le voit et tel qu'il existe. Il a parlé d'abord de la protection de l'île et de l'érection, par le Gouvernement, il y a nombre d'années, de brise-lames, le long de la partie de l'île qui se trouve en face du port de Toronto, à l'ouest de ce que l'on appelle le Passage de l'est. J'étais dans les environs, il y a un an et demi, mais je n'ai pas inspecté les travaux assez attentivement pour pouvoir en parler avec connaissance de cause. Toutefois, la description que l'honorable député en a donnée correspond presque exactement avec les renseignements qui m'ont été fournis par les fonctionnaires de mon département. La question de protéger les terres, dans les différentes régions du Canada, contre l'action des eaux des rivières, des lacs et de la mer, est peut-être celle qui m'a le plus occupé depuis que je dirige le département des Travaux publics.

J'ai reçu des demandes de la Colombie-Anglaise, entraînant des dépenses fabuleuses, pour la protection de terres contre les ravages de la Fraser et autres cours d'eau de cette province. J'en ai reçu, aussi, beaucoup de la Nouvelle-Ecosse, d'Ontario et de Québec J'ai reçu je ne sais combien de demandes de députés, de chambres de commerce et de conseils municipaux de la province de Québec pour que le Gouvernement prenne des mesures contre les dangers d'érosion, le long du fleuve Saint-Laurent. Je mentionne tout cela, simplement pour montrer combien le problème est important. Je suis plutôt porté à croire qu'au moins au point de vue théorique, le Gouvernement fédéral ne devrait pas être appelé à faire ces travaux pour la protection des terres contre l'érosion. C'est un développement naturel des choses qui s'attache au droit de propriété. Mais il est difficile d'énoncer un programme basé sur un principe, parce que l'on a agi n'importe comment, autrefois; par conséquent, je ne peux pas dire que l'on ne fera rien. J'ai promis aux gens de Toronto, il y a huit ou dix jours, que j'irais là-bas avec mon ingénieur, pour examiner les lieux; j'irai. Ce que j'appelle le principe, dans la circonstance, a été si souvent violé, depuis 25 ou 30 ans, que je crois que nous devrions examiner les cas séparément, à mesure qu'ils se présentent à nous, et ensuite agir suivant les besoins.

J'arrive maintenant à la seconde partie des remarques de l'honorable député, au sujet d'un projet comprenant à la fois le développement des ports, la protection des rives et l'embellissement de la cité de Toronto. Il a raison en disant qu'en 1913, un arrangement fut conclu entre le gouvernement fédéral, la cité de Toronto et la commission du port de cette ville, en vertu duquel certains travaux devaient être exécutés. La part du Gouvernement était un peu plus de 6 millions et les deux autres devaient dépenser 15 millions. L'entreprise pour la part des travaux du Gouvernement fut adjugée à la Canadian Stewart Company. Le Gouvernement n'était pas satisfait de la façon dont les choses allaient. Les travaux devaient être terminés à peu près à l'époque—la semaine même, je crois —où j'entrai dans le ministère; mais ils étaient loin d'être achevés. Une grosse partie du travail, entraînant une dépense d'environ $600,000 à $700,000, avait été si mal faite, que la compagnie a été obligée de la démolir et de la reconstruire.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il expliquer comment on a pu laisser faire un ouvrage représentant une somme de $600,000, d'une façon si peu satisfaisante?

L'hon. M. CARVELL: Non, je ne le peux pas. Tout ce que je peux dire, c'est qu'il fut continué jusqu'à ce que le département s'en aperçût et obligeât la compagnie Stewart de le recommencer. C'est ce qu'elle a fait, et je crois que c'est le plus bel ouvrage que j'aie jamais vu. Je parle en ce moment des piles et des travaux généraux dans la baie Ashbridge. Quand j'ai visité les travaux, dans l'automne de 1917, on avait vidé le canal, de sorte que l'on pouvait voir l'état réel des travaux.

Le cours de palplanches avait été enfoncé si dru qu'on n'aurait pas trouvé un quart

de pouce entre les pilotis. Tout me semblait en ordre parfait, autant que j'en ai pu juger. Quand j'ai accepté le portefeuille des Travaux publics, je me suis engagé à réaliser toutes les économies possibles jusqu'à la fin de la guerre. Je n'ai pas arrêté les travaux du port de Toronto, mais j'ai appliqué le frein, dans toute la mesure possible. Mon premier acte, à titre de ministre des Travaux publics, a été d'annuler une entreprise d'un million de dollars pour un brise-lames à Saint-Jean.

Pour prouver que j'avais à cœur d'essayer de faire tous les retranchements de dépenses inutiles, j'ai pensé qu'il fallait commencer chez nous; je l'ai fait et l'on m'a prodigué toutes sorte de critiques. Nous avons aussi continué les travaux sur la rivière Saint-Charles et sur le canal Welland. J'ai suspendu ces travaux de construction sur tous les ouvrages importants, partout où la chose a été possible. Parmi les travaux que j'ai en partie arrêtés il faut mentionner ceux du port de Toronto. Je ne saurais souscrire aux chiffres cités par mon honorable ami, encore qu'il le fasse de bonne foi, les ayant obtenus des commissaires du port de Toronto. Les commissaires, nombre de fois, m'ont cité ces chiffres. Ils m'ont dit que leurs travaux avaient subi 100,000 piastres de dommages, parce que la partie entreprise par le Gouvernement dans la baie de Humber n'était pas finie. Ces travaux comprennent une série d'encaissements immergés dans le lac à une distance d'environ 300 à 400 verges du rivage. L'intention est que ces encaissements soient recouverts de ciment et l'on veut que la hauteur du mur construit dépasse celle des vagues du lac. Cela laissera une sorte de lagune entre le mur et le rivage. Les commissaires du port ont fait extraire du lac, au moyen de pompes, de grandes quantités de sable qu'on a entassé près du rivage, et en quelques endroits ce sable se trouve à 500 ou 600 pieds de distance des caissons, ou peut-être moins. Les commissaires du port prétendent que parce qu'on a pas posé de couronnement en béton sur le coffrage, il s'en est suivi une perte de matériaux qu'ils ont dû ramener au moyen des pompes près du rivage. Ce qu'ils disent au sujet des dommages peut être exact, mais il m'a été impossible de le constater. D'après ma manière fort simplice d'envisager les problèmes du génie civil, je n'ai pas réussi à me convaincre de la réalité de ces pertes.

M. FOSTER (York-Est): Vous constaterez la réalité de ces dommages, quand vous y retournerez.

[L'hon. M. Carvell.]

L'hon. M. CARVELL: Sans doute il y a eu des avaries. En réalité, partout où l'on a suspendu les travaux au pays, il s'en est suivi des pertes. L'an dernier il figurait dans le budget supplémentaire un crédit de 156,000 piastres affecté à un couronnement en béton sur des encaissement qu'on avait déjà immergés et pour en immerger d'autres plus à proximité de l'encaissement.

M. FOSTER (York-Est): Trois caissons de 100 pieds.

L'hon. M. CARVELL: Les caissons ont été construits et ils sont maintenant reliés au rivage. L'idée était de les immerger et nous nous mîmes à l'œuvre. Je demandai aux entrepreneurs, la Canadian Stewart Company, d'immerger ces caissons et de mettre le couronnement en béton sur ceux qui avaient déjà été immergés. Ils prétendirent qu'à la suite d'une lettre que leur avait écrite l'ingénieur en chef au cours de l'automne de 1917, leur entreprise avait été annulée après qu'on eût construit quelques travaux. Encore que je n'aie pas écrit cette lettre j'en assume toute la responsabilité. Je ne saurais dire si le marché a été annulé. Ils affirmèrent qu'il l'avait été et je refusai de continuer les travaux. Je soumis la question au département de la Justice qui déclara qu'à son avis le marché était annulé.

Je m'efforçai de constater si je pourrais faire construire ces travaux par d'autres entrepreneurs, mais par suite de la situation ouvrière à Toronto et par tout le Canada, nous nous sommes trouvés dans l'impuissance d'exécuter ce travail et il est heureux qu'il en ait été ainsi.

A cette époque il eût été impossible d'obtenir le personnel voulu pour faire exécuter ces travaux; j'acceptai donc la situation et laissai tout en suspens. Voilà pourquoi la totalité du crédit voté l'an dernier n'a pas été dépensée. Dans la lettre écrite à la Canadian Stewart Company, nous fîmes observer que cette compagnie aurait à construire certains travaux se chiffrant par un peu plus de 300,000 piastres. La compagnie exécuta ces travaux dans la mesure de nos instructions. Puis elle prétendit que son marché était annulé et réellement nous en fûmes bien aises. Nous prétendîmes aussi que l'entreprise était close et ainsi il n'existe aucun froissement de notre côté. Aujourd'hui la compagnie déclare que l'entreprise n'était pas finie et elle demande un demi-million de piastres de dommages, parce que l'entreprise a été arrêtée. Je tiens à répéter ici ce que j'ai dit à la compagnie, que le seul moyen d'obtenir son demi-million serait en instituant des poursuites qui se con-

tinueront dans la mesure autorisée par les tribunaux de ce pays.

Quant aux travaux projetés, il y a dans le budget un crédit de $500,000 et nous estimons que c'est tout le montant qu'il est possible de dépenser dans le port de Toronto au cours de la prochaine saison. Nous pouvons nous tromper un peu, mais je ne le pense pas. Le travail à faire consiste à recouvrir le coffrage immergé et à immerger les 300 pieds de coffres dont la charpente est déjà faite puis à les remplir de béton jusqu'au sommet et à finir les travaux dans la baie d'Ashbridge. $500,000 ne suffiront pas pour compléter ces travaux. Nous estimons qu'il faudra $800,000 ou peut-être un peu plus pour finir l'entreprise dont j'ai parlé.

Il faut se souvenir que le projet relatif au port de Toronto se divise en deux parties. L'agrandissement de la baie d'Ashbridge est purement un projet de port et suivant moi il est excellent. La baie d'Ashbridge est un grand banc de sable horizontal situé en face de la ville de Toronto, comprenant quelques milliers d'acres qui, à certaines époques de l'année, sont parfaitement inondés; dans tous les cas l'eau les recouvre presque entièrement. Quand l'eau se retire, la terre se trouve d'un pied ou deux au-dessus de l'eau. L'idée était de creuser un canal large de 400 pieds et long d'environ un demi-mille ou un peu plus, immédiatement au centre de la baie. Le déblai qui est rejeté du canal et du grand bassin de déviation à son extrêmité est déposé sur la terre et les commissaires du port font draguer aussi le sable du lac. De chaque côté du canal ils solidifient le terrain pour des emplacements industriels et je ne doute pas que la baie d'Ashbridge ne devienne un des plus grands centres industriels du Canada dans un avenir prochain; en réalité de grandes compagnies y ont déjà retenu leurs places. Par exemple, la commission des munitions impériales y a établi de très vastes ateliers.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qui sera propriétaire du terrain?

L'hon. M. CARVELL: Les commissaires du port de Toronto. Nous exécutons simplement les travaux de navigation. Il faut se débarrasser d'une manière quelconque du déblai et c'est bien moins cher de le rejeter sur la terre que de l'emmener et de le déverser dans le lac. Quand les travaux seront terminés, il y aura un canal de 400 pieds de largeur et long d'un demi ou de trois quart de mille avec un bassin de déviation de 1,000 pieds de surperficie et une relâche entre le bassin et l'île. Cela évitera tout ennui dû à l'eau stagnante et l'endroit sera propre et salubre. Je répète que ce lieu deviendra un grand centre industriel.

L'autre partie des travaux n'est nullement un projet ayant en vue la navigation. Il s'agit de la construction d'un brise-lames de chaque côté de la ville de Toronto, long d'environ quatre mille à l'ouest et trois milles et demi à l'est.

M. McKENZIE: Je n'ai jamais vu le canal dont parle le ministre. Le ministre voudrait-il expliquer pourquoi il essaye d'améliorer la navigation en faisant une coupe au milieu de ce bas-fond?

L'hon. M. CARVELL: Ce n'est pas moi qui la fait, parce qu'elle était faite avant mon entrée au ministère. J'ai pourtant examiné les travaux et je considère que c'est un projet magnifique. L'idée est de creuser dans la baie d'Ashbridge un front d'eau d'un demi-mille et mon honorable ami doit se souvenir qu'il n'y a pas de marée dans le port de Toronto comme dans la partie du pays où il demeure. Le canal a une profondeur de 24 pieds ce qui permettra l'entrée de tous les navires qui passent par le nouveau canal Welland. De chaque côté, il y aura une série de quais qui s'étendront sur un mille et demi. Des deux côtés du canal et autour du bassin de déviation se trouveront des emplacements industriels. Cela pourra rendre de grands services à l'industrie de Toronto, mais au point de vue du Gouvernement ce sera purement et simplement un projet de transport qui n'a pas besoin d'être défendu parce que quiconque voudra aller sur les lieux et inspecter les travaux se rendra compte qu'il s'agit d'un problème de transport.

M. McKENZIE: En réalité il s'agit de réclamer de la terre.

L'hon. M. CARVELL: Oui, dans un sens. Sans doute le projet comprend une réclamation de terrains, mais en même temps il procure un front d'eau d'un mille et demi qui sera d'une valeur inestimable.

M. DUFF: A-t-on besoin maintenant d'installation de quai?

L'hon. M. CARVELL: Je l'ignore. Il y a un grand nombre de quais à Toronto, mais mon honorable ami doit se souvenir que l'achèvement du canal Welland amènera une révolution dans les transports par eau sur tout le lac Ontario et en réalité sur le Saint-Laurent jusqu'à Prescott. Puis nous avons ensuite le grand problème de la canalisation du Saint-Laurent.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces terres réclamées ne devraient-elles pas payer les dépenses que comportent ces améliorations?

L'hon. M. CARVELL: Cela se pourrait. Je puis dire seulement que le contrat ne le prévoit pas.

Je n'ai rien à défendre ni à cacher. J'expose les faits tels qu'ils sont. Le Gouvernement aurait pu très bien dire: Nous allons retenir la propriété de ces terrains et nous les louerons. Pourtant, il ne l'a pas fait.

M. FOSTER (York-Est): Le Gouvernement retient une partie de ces terrains du côté ouest du chenal?

L'hon. M. CARVELL: Une petite partie seulement; la grosse part a été donnée à la commission du port. Relativement au reste des travaux à exécuter, il faudrait construire une jetée de 6 à 7 milles de longueur, si nous voulions mettre à exécution l'ensemble du projet. A l'heure qu'il est, nous ne faisons exécuter qu'une infime partie du plan d'ensemble, mais ce sera réellement un endroit magnifique. La ville de Toronto assèche des terrains sur les bords du lac; elle exécute toutefois ces travaux à ses propres frais et il va sans dire qu'elle en reste propriétaire. Dans le cas actuel, je doute qu'il se trouve même un citoyen de Toronto pour soutenir qu'il s'agit plutôt d'un projet tendant à améliorer nos moyens de transport que d'embellir la baie d'Ashbridge.

M. PEDLOW: Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer les travaux tant qu'ils ne seront pas terminés sur un parcours de 7 à 8 milles?

L'hon. M. CARVELL: Pas cette année.

M. PEDLOW: Et plus tard?

L'hon. M. CARVELL: Plus tard, le Gouvernement devra adopter une ligne de conduite. Je n'ai pas de politique à énoncer à ce sujet, sauf que nous avons l'intention, cette année, de faire recouvrir de béton les caissons qui sont déjà en place ainsi que les 400 pieds de coffrages nouveaux que nous nous proposons de mettre en place.

Nous avons aussi l'intention de parachever les travaux de la baie Ashbridge. Il ne sert de rien de chercher à voiler le fait qu'un contrat en bonne et due forme existe entre le Gouvernement, la ville et la commission du port de Toronto, aux fins de mener à bien l'exécution du plan d'ensemble comportant une dépense d'au moins sept millions.

[L'hon. M. Carvell.]

M. McMASTER: A quelle date l'entreprise a-t-elle été adjugée?

L'hon. M. CARVELL: Le décret en conseil fut adopté en 1913 et, si je m'en souviens bien, le contrat fut signé au mois d'octobre de la même année.

M. EULER: A-t-on fixé une limite pour l'achèvement de ces travaux?

L'hon. M. CARVELL: Ils devaient être terminés au mois d'octobre 1917.

M. PEDLOW: Combien ces travaux ont-ils coûté jusqu'à aujourd'hui?

L'hon. M. CARVELL: Deux millions et demi, à peu près.

M. COPP: Quelle devait être la part contributive de l'Etat dans ces déboursés?

L'hon. M. CARVELL: Un peu moins de six millions. La ville et la commission du port de Toronto—c'est la même chose, puisque les obligations de la commission sont garanties par la ville de Toronto—devaient débourser environ 15 millions. On avait estimé le coût total de l'entreprise à environ 20 millions. Je suis d'avis que si le Gouvernement continue les travaux et paie sa quote-part des dépenses, ces travaux coûteront environ sept millions au pays. A l'heure qu'il est, nous avons dépensé près de 2,500,000 piastres et nous demandons encore un crédit de cinq millions pour recouvrir les quais de béton et terminer les travaux commencés à la baie Ashbridge. J'estime qu'il faudra débourser environ 850,000 piastres pour terminer les travaux que nous avons en vue.

M. McMASTER: Le ministre est-il en mesure de donner à la Chambre une idée du trafic par eau qui se fait dans le port de Toronto?

L'hon. M. CARVELL: Je ne suis pas en mesure de le faire; tout ce que je sais, c'est qu'il n'est rien à l'heure qu'il est, en comparaison de ce qu'il sera à l'avenir. J'ai absolument foi en l'avenir du transport par eau. Je crois qu'à l'avenir, bien plus que par le passé, les gens vont consacrer toute leur attention à développer nos moyens de transport par eau, surtout dans nos eaux intérieures; or, le jour où le canal Welland sera achevé, Toronto deviendra l'un des ports les plus importants sur les Grands lacs. Toronto ne jouit pas de cet avantage à l'heure qu'il est, parce que les gros navires naviguant de la tête des Grands lacs à Port-Colborne, ne peuvent se rendre jusque-là. Seuls les navires ne tirant pas plus de 14 pieds d'eau, qui

peuvent traverser le canal Welland ou descendre le Saint-Laurent, fréquentent le port de Toronto. Néanmoins, avec une ville possédant l'avenir industriel et commercial de Toronto, il est certain que son port sera bien différent de ce qu'il est aujourd'hui, le jour où le canal Welland sera fini. Je prétends que le Gouvernement a non seulement le droit, mais il est obligé de fournir à la ville de Toronto les facilités de transports dont elle aura besoin à l'avenir, tout comme il l'a fait pour Montréal, Saint-Jean, Halifax et tous les autres ports de mer du pays. Cependant, j'admets sans hésiter que le projet de la baie Ashbridge ne serait pas justifiable si le canal Welland n'était pas approfondi, car dans ce cas, le trafic ne serait pas suffisant pour autoriser l'entreprise.

M. DUFF: A quelle date les travaux du canal Welland seront-ils terminés?

L'hon. M. CARVELL: Dans trois ans, j'espère; mais la chose ne relève pas de mon administration. Elle devrait, ce me semble, être achevée d'ici à trois ans. Ce travail sera, je le présume, achevé au cours de 1,920. En d'autres termes, l'entreprise de la baie d'Ashbridge sera terminée un an ou deux avant le canal Welland.

M. McKENZIE: Il importe de savoir comment sera achevé le système qui reliera, par exemple, Montréal à Toronto. Une fois arrivés à l'extrémité est du canal Welland, dans quelle position sommes-nous entre là et Montréal?

L'hon. M. CARVELL: Nous sommes alors en position de rejoindre les gros navires qui, des Grands lacs, descendent jusqu'à Kingston, et il devrait y avoir un commerce important à soigner jusqu'à Prescott, ville où il serait possible d'atteindre par voie du Saint-Laurent. Pour cela, néanmoins, il faudrait, si je ne me trompe, exécuter, entre Kingston et Prescott, certains travaux qui rendraient le fleuve navigable pour des bâtiments de grande dimension. Une fois le canal Welland achevé, cependant, les plus gros navires qui voyagent aujourd'hui sur les lacs Erié et Supérieur vont pouvoir descendre, non seulement jusqu'à Toronto, mais jusqu'à Kingston. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte et de voyager un peu pour savoir que la ville de Toronto sera un tout autre port une fois achevé le canal Welland.

M. McKENZIE: Je crains que le ministre ne commence par le mauvais bout. Il devrait, ce me semble, travailler d'abord les eaux navigables, et se diriger vers l'intérieur.

L'hon. M. CARVELL: Il y a diverses opinions à ce sujet. Ce n'est pas moi, au reste, qui ai commencé cette entreprise. Sans avoir à les justifier, toutefois, je dois dire que j'approuve de tout cœur les travaux qui s'exécutent dans la baie d'Ashbridge pour une amélioration du port de Toronto. Il y a un autre point que l'on ne doit pas oublier. Il est aisé de dire que nous avons commencé ici, pendant que nous aurions dû commencer ailleurs, mais il faut beaucoup de millions, des dizaines sans doute, pour qu'il soit possible à des bateux d'un tirant de 21 ou 22 pieds de naviguer de Montréal à Toronto, et nous ne pourrions guère nous justifier d'attendre l'achèvement de l'entreprise pour que la navigation puisse atteindre à Kingston. Le canal Welland peut être achevé, nous le savons, et il le sera dans un temps raisonnable.

Quant à l'autre, cependant, je ne dirai point qu'il doive être retardé de beaucoup, mais il nécessitera de nombreuses études et recherches et la dépense de fonds considérables avant d'être fini. Cela étant, je ne suis pas trop trop sûr si le Gouvernement à eu tort de commencer par le canal Welland. On objecte toujours que la construction de ce canal profitera aux ports américains, des Grands lacs, que le blé sera apporté à Oswego par le lac Ontario, et passera de là à New-York par le canal. Je ne suis pas en mesure de discuter ce point; j'ignore, au reste, l'importance qu'il peut avoir dans cette affaire. Je répète que l'entreprise de la baie d'Ashbridge sera avantageuse, et ne sera guère achevée que le jour où il en sera fait emploi, un emploi très profitable.

M. McMASTER: Le ministre nous met en présence de chiffres que je ne saurais m'empêcher de tenir pour formidables dans la présente situation financière du pays. En continuant ou en lançant cette entreprise—car je ne suis pas prêt à dire s'il s'agit de quelque chose de nouveau, ou de continuer simplement l'exécution d'un vieux projet—le Gouvernement a-t-il fait un calcul de ce que seront les bénifices probables de ces gigantesques ouvrages qui nécessitent la dépense de sommes exorbitantes? On nous demande de voter ces crédits, et c'est nous qui sommes responsables de la dépense de ces fonds. Ma conscience serait plus à l'aise, si le ministre pouvait nous dire, même vaguement, quel va être le résultat de cette dépense.

L'hon. M. CARVELL: Je ne suis guère en mesure de renseigner mon honorable ami sur ce point. Le Gouvernement ne s'embarque dans aucune entreprise nouvelle. Les travaux relatifs au canal Welland et au port de Toronto datent d'avant la guerre. Avec une dette, de 325 ou 300 millions seulement, et des revenus tendant sans cesse à monter, il ne pouvait y avoir de mal à faire la dépense de 10 millions pour une entreprise concernant les transports. Nous avions l'argent pour cela.

M. McMASTER: Oui, mais la situation n'est plus la même.

L'hon. M. CARVELL: Elle a changé, c'est vrai, et personne en Canada ne le sait mieux que moi. J'ai pris la peine, lors du débat sur l'adresse, de faire entendre une note d'avertissement, et je pense parfois que la Chambre ne m'a guère prêté son concours, ni même une sympathique attention.

M. McKENZIE: Nous avons fait de notre mieux pour répondre aux vues du ministre.

L'hon. M. CARVELL: Je me suis efforcé de faire comprendre à la Chambre notre situation financière, telle que je l'envisageais.

Je n'ai pas lancé de nouveau projet et je n'en lancerai aucun avant d'y avoir sérieusement réfléchi. Cependant, je m'y entends quelque peu en affaires et je trouve qu'il vaut mieux achever un ouvrage auquel on a déjà consacré quelques millions et qui serait inutile si on ne l'achevait pas. J'espère donc que mon honorable ami ne viendra pas m'accuser de lancer de nouveaux projets comportant de grandes dépenses, sans en avoir prévu les résultats. Mais dans un cas comme celui-ci, je ne vois pas qu'il soit possible de prendre une autre attitude que celle que je prends. L'entreprise de la baie d'Ashbridge, aux deux tiers ou aux trois quarts achevée, nous a coûté, jusqu'à présent 2,500,000 piastres; il nous faut la parfaire, si nous ne voulons pas que ce qu'elle nous a déjà coûté ait été dépensé en pure perte. J'admets que nous ne devons pas lancer de nouveaux projets comportant de fortes dépenses, sans avoir sérieusement étudié la question de savoir s'ils vont être profitables.

M. VIEN: L'honorable ministre a-t-il l'intention d'achever le barrage de la rivière Saint-Charles à Québec?

L'hon. M. CARVELL: Le budget ne comprend pas de crédit à cette fin. Il s'agit tout simplement de construire un barrage à l'embouchure de la rivière Saint-Charles dans les bassins de laquelle on devait pénétrer, du côté du Saint-Laurent, par deux entrées. Il s'agissait de créer un espèce de lac où il y aurait de 12 à 14 pieds d'eau de plus que dans la rivière à marée basse, et où il y aurait aussi un peu plus d'eau que dans la rivière à marée haute. L'égout servant au moins aux trois quarts de la ville de Québec se jette dans la rivière Saint-Charles en amont de l'endroit où ce barrage doit être construit, et avant de commencer les travaux on a conclu avec la ville de Québec, au sujet de cet égout, une entente comportant la construction de plusieurs branches d'égout par lesquelles les déchets se déverseraient dans le Saint-Laurent, a l'embouchure de la rivière Saint-Charles, en aval du barrage que ces diverses branches devaient contourner. Ces travaux vont probablement coûter deux millions. Il a dû être difficile de trouver l'argent nécessaire à cette fin pendant la guerre, mais on n'a pas cherché à résoudre la question de l'égout, on a même refusé de procéder à l'exécution des travaux tant que ce problème n'aurait pas été résolu. Si les déchets d'une population de 75,000 ou 80,000 habitants devaient se déverser dans la rivière, au bout d'un an il y aurait là un foyer pestilentiel dans le voisinage duquel il serait impossible de demeurer. Je ne voudrais donc pas prendre la responsabilité de consentir à l'exécution des travaux avant que la question de l'égout ne fût réglée. Je prends ici la même attitude que celle que j'ai prise par rapport à Saint-Jean et à d'autres localités. L'exécution des travaux entrepris sur la rivière Saint-Charles nous coûte déjà 1,750,000 piastres et il va falloir encore un million pour l'achever. Les dépenses déjà faites auront été inutiles tant que ces travaux ne seront pas terminés, mais je n'en ferai pas continuer l'exécution avant qu'on ait pris les mesures nécessaires pour protéger la santé de la population de Québec.

M. EDWARDS: L'honorable député de Brome (M. McMaster) trouve que le chiffre des dépenses faites relativement au port de Toronto est abominable.

M. McMASTER: Je n'ai pas parlé du port de Toronto spécialement, j'ai fait allusion à tous les travaux concernant à la fois le canal Welland et le port de Toronto, ainsi qu'à d'autres travaux.

M. EDWARDS: L'honorable député a donc parlé au mauvais moment. A l'en-

tendre on pouvait conclure qu'il s'alarmait des dépenses faites relativement au port de Toronto. Je suis heureux de constater qu'il ne s'agit pas tout particulièrement de celles-ci, car l'honorable député ne s'est jamais montré surpris d'aucune dépense projetée par rapport aux environs de Montréal; au contraire il en a toujours entendu parler comme de chose qui ne pouvait certainement pas lui faire dresser les cheveux sur la tête.

L'hon. M. REID: Il n'a pas de cheveux.

M. EDWARDS: Alors, ce que je viens de dire ne saurait être mis en question. L'honorable ministre voudrait nous faire croire qu'il a inauguré une ère d'économie, il nous a mainte fois répété qu'il n'entendait pas être tenu responsable des dépenses faites avant son entrée au ministère. Député depuis de nombreuses années, je crois savoir que les deux partis furent à peu près unanimes à consentir aux dépenses projetées au sujet de Toronto et de certaines autres parties du pays; qu'ils les ont approuvées en principe et que le temps a démontré qu'elles étaient justifiées. Pour ce qui est de la voie du Saint-Laurent, je n'ai entendu aucune déclaration de la part de l'honorable ministre concernant le transport du grain depuis le lac Ontario jusqu'à Montréal.

D'après son langage, je serais porté à inférer que Toronto sera, après le parachèvement du canal Welland, l'endroit où se transbordera le grain apporté par de gros cargo-boats. J'espère que telle n'est pas l'intention du ministère, car il semble que, lorsque le temps viendra, la ville de Kingston sera l'endroit où il conviendra de transborder le grain que ces gros bateaux porteront.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami m'a certainement mal compris. Je n'ai pas dit, ni même laissé entendre que le transbordement du grain pourra avoir lieu à Toronto; je ne pense pas que cela arrive. J'ai parlé de l'essor donné aux affaires en général à Toronto.

M. EDWARDS: Dans ce sens-là, nous sommes parfaitement d'accord sur ce sujet. A mon avis, le chef de l'opposition se trompe lorsqu'il suggère que le bon moyen serait d'entreprendre d'établir cette ligne de transport en commençant en bas, à Montréal, j'imagine, et de creuser le chenal du Saint-Laurent. Avant de pourvoir au transport jusqu'à Kingston ou Prescott du grain qui peut passer par le canal Welland—avant de pouvoir achever une entreprise semblable, ce grain serait entièrement détourné des canaux du Canada et acheminé vers les routes des Etats-Unis. Il me semble qu'il faut prendre des mesures, et sans tarder pour pourvoir au transbordement à Kingston du grain qui descendra par le nouveau canal Welland après son achèvement.

Kingston est l'endroit désigné par la nature pour opérer le transbordement, vu que le grain peut y être mis à bord de n'importe quel vaisseau parceque, de Kingston à Montréal, la route est à l'abri du vent. Un bateau qui ne pourrait pas résister aux houles ou aux tourmentes auxquelles il serait exposé sur le lac Ontario, serait donc bien en état de naviguer entre Kingston et Montréal.

A mon avis, le Gouvernement ne devrait pas attendre le parachèvement du nouveau canal Welland pour pourvoir au transbordement à Kingston du grain que les gros cargo-boats apporteront jusque-là. Bien que je me place au point de vue d'un habitant de l'Ontario domicilié aux environs de Kingston, les gens de l'Est ne sont pas seuls à soutenir cette thèse. J'ai raison de dire qu'il y a quelques années, prévoyant le parachèvement du canal de Kingston, les agriculteurs de l'Ouest ont suggéré la construction, à Kingston, d'un élévateur national, à peu près semblable à celui de Port-Colborne. J'espère que le ministère ne tardera pas à procurer à cet endroit les installations nécessaires, car s'il tardait, nous serions privés du transport de ce grain; les Américains fourniraient promptement les moyens de le faire passer par leurs propres routes.

L'hon. M. CARVELL: Je ne trouve pas à redire à ce que l'honorable député rappelle que j'ai approuvé la dépense de fortes sommes d'argent avant la guerre. Je l'ai fait et je ne le regrette pas. Cependant, j'ai déclaré tantôt que la situation financière du pays s'est transformée de fond en comble depuis cinq ans. Avions-nous besoin de dix, quinze ou vingt millions de dollars avant la guerre, nous n'avions aucune peine à les obtenir et personne n'en souffrait. La députation se rappelle qu'il y avait autrefois des excédents de vingt-cinq à trente-cinq millions de dollars par année. Ma foi! les frais de premier établissement du Transcontinental ont été soldés avec les excédents jusqu'en 1914. Nous pouvions aussi construire des élévateurs et creuser des canaux lorsque l'idée nous en venait; cela n'offrait aucune difficulté. Je ne pose pas en économiste parce que cela me plaît; aucun ministre des

Travaux publics n'aimerait autant que moi à se lancer dans des entreprises. Je serai enchanté si nous pouvons continuer à construire des ouvrages publics et j'ai assez bonne opinion de moi pour croire que je puis le faire assez convenablement. Et il me plairait de continuer. Cependant, je me rends compte de la transformation de la situation financière du pays, et je comprends que je ne dois pas agir en aveugle, pour bien remplir le poste que j'occupe et pour faire ce que doit faire, selon moi, un homme politique du Canada.

Quant à la deuxième partie des observations de l'honorable député, je tombe volontiers d'accord avec lui. Après le parachèvement du canal Welland, il sera fort légitime de demander que les gros cargoboats se rendent aussi loin qu'ils le pourront vers l'Est. A l'heure qu'il est, je ne pense pas qu'ils puissent avantageusement dépasser Kingston; cependant, il ne faudrait probablement pas une grosse dépense pour approfondir le chenal du Saint-Laurent, afin que ces vaisseaux puissent se rendre jusqu'à Prescott. Il y a quelques mois, j'ai visité Kingston où j'ai rencontré les membres de la Chambre de commerce et les autorités municipales et passé une journée agréable.

A l'heure actuelle, une commission d'ingénieurs, dont un des nôtres fait partie, s'occupe précisément de l'étude de cette question, et dès le mois prochain, dans deux mois au plus, nous aurons un rapport complet sur ce qui, à son avis, devrait être fait pour assurer le développement de Kingston. Au point de vue du transport en général, aussi bien qu'à celui des chemins de fer, eu égard à l'érection d'élévateurs, ainsi qu'à d'autres installations diverses, et malgré le fardeau de nos obligations financières, je considère qu'il va falloir tenter de solutionner le problème du transport, qui prendra un aspect entièrement nouveau dès que seront terminés les travaux du canal Welland. Ce qu'on fera alors, je ne puis le dire ce soir, car c'est un sujet que ni le ministère, ni le Gouvernement n'ont encore mis à l'étude; et d'ailleurs, en matière administrative, je ne fais jamais de déclaration qu'au sujet de choses définitivement arrêtées.

Quoi qu'il en soit, je suis, comme l'honorable député, d'avis qu'il faut aviser aux moyens de faire face au problème du transport, tel qu'il se trouvera transformé à la suite de l'achèvement du canal Welland. Nous faisons faire une investigation complète sur la situation à Kingston, et d'ici à deux mois, on nous aura soumis un rapport indiquant les dispositions à prendre, ainsi que le coût probable de tous les travaux qu'il pourrait être nécessaire de faire exécuter.

M. COPP: Quel titre ou quel intérêt le Gouvernement a-t-il aux terrains de Toronto, qui se trouvent mis en valeur par le creusement du chenal dans la baie d'Ashbridge? Les travaux en cours d'exécution devant faire surgir des emplacements industriels, j'aimerais à savoir quels seront les propriétaires de ces emplacements.

L'hon. M. CARVELL: A l'exception de trois ou quatre acres, situés à l'ouest du chenal, les terrains appartiendront à la commission du port de Toronto.

M. COPP: Nous faisons pour ce port des frais considérables, dont le chiffre atteindra vraisemblablement le chiffre de 7 millions, quand l'entreprise sera entièrement terminée. Que le ministère des Travaux publics fasse construire des quais dans l'intérêt de la navigation, c'est ce que je conçois sans peine; mais je me rappelle que, l'an dernier, la mise à l'étude de ce crédit ou d'un autre de même nature, provoqua une assez vive discussion, certains députés allant même jusqu'à affirmer qu'une forte partie de l'argent servait à la mise en valeur de terrains appartenant à des particuliers; autrement dit, que les terrains bordant le lac appartenaient à des particuliers et qu'on y faisait servir les deniers publics à la construction de murs sous-sols. Je ne sais pas si c'est bien vrai, mais il suffit de se reporter au hansard de l'année dernière pour constater que cette assertion est du nombre de celles qu'on fit dans le temps.

L'an dernier, le ministre des Travaux publics nous apprenait que le creusement d'un chenal, en cet endroit, allait créer des emplacements industriels d'un grand prix—que dis-je?—que l'on avait déjà établi des maisons d'affaires sur certains de ces emplacements et que d'autres établissements étaient en cours de construction. Si ces travaux doivent se poursuivre, que les terrains bordant le canal acquièrent de la valeur et que l'Etat y fasse faire des ouvrages de défense, je ne vois pas ce qui empêche le Gouvernement d'en réglementer l'aliénation.

L'hon. M. CARVELL: Je croyais avoir déjà répondu à cela. Aux termes du marché, tout le terrain, sauf cinq ou six acres, appartient à la commission du port de Toronto. Il y a du vrai en ce que dit mon honorable ami, il ne faut pas l'oublier, chaque fois que l'on agrandit un port, que l'on construit un quai ou une jetée, cer-

tains terrains appartenant à des particuliers acquièrent une plus grande valeur. L'Etat n'est pas propriétaire de tous les terrains contigus aux lieux où se font les travaux d'amélioration de cette sorte; il ne se peut pas, cela va sans dire, qu'ils lui appartiennent tous.

Il est exact de dire que de nouveaux terrains se trouvent créés par l'exécution de ces travaux-là.

M. COPP: C'est sur ce fait que j'insiste.

L'hon. M. CARVELL: Il n'y a pas à en douter; mais ils appartiendront à un corps public qui n'est autre que la commission du port de Toronto. Celle-ci les louera, sans doute, à bail, et en tirera vraisemblament quelque profit. Je crois savoir, cependant, que les commissaires du port entendent consacrer à de nouvelles installations tout l'argent qu'ils puiseront à cette source, tout comme le ministère fait des deniers mis à sa disposition.

Mon honorable ami a fait allusion à la construction de murs de sous-sols. Pour moi, cela est du nouveau; c'est chose dont je n'ai jamais entendu parler. Qu'il me suffise de dire qu'aucune partie de cet argent n'est consacré à la protection de la propriété privée. Ainsi que je l'ai déjà expliqué, la dépense que nous faisons a pour objet l'utilisation de la baie d'Ashbridge—dont j'ai déjà donné la description complète—et la construction d'un mur bordant le terrain que la commission du port a mis en valeur en utilisant le sable qu'elle a fait extraire du fond du lac au moyen de pompes.

M. McKENZIE: L'objection que j'ai à cela, c'est que la mise en valeur du terrain coûte trop cher. Le terrain ne manque pas, au Canada, et la ville de Toronto pourrait fort bien, j'imagine, s'agrandir dans les directions où se trouve de la terre au lieu d'aller en chercher dans le lac.

L'hon. M. CARVELL: Si l'agrandissement de Toronto s'accomplit vers l'intérieur, les établissements industriels manqueront d'eau.

Je veux rendre la chose aussi claire que possible. Nous voulons nous procurer un endroit pour des industries, et en très grand nombre, où l'on aura des services de transports par chemin de fer et par eau. On ne trouvera rien de tel à Toronto si ce n'est à la baie Ashbridge.

M. McKENZIE: Si l'honorable député peut convaincre le comité que le service de navigation est tellement encombré à Toronto qu'il n'y a pas suffisamment de quais pour répondre aux besoins de la navigation, j'admettrai volontiers avec lui qu'il faut agrandir le port. Mais c'est la seule raison qui, à Toronto, comme dans toute autre ville, justifierait le Gouvernement d'agrandir le port à un prix aussi élevé. Si ce crédit est nécessaire dans le sens que j'ai suggéré, la dépense projetée a toute mon approbation. Cependant, je ne crois pas que ce soit un bon principe d'affaires de dépenser cet argent, afin de donner plus de quais à la ville à moins que ce soit de nécessité absolue.

L'hon. M. CARVELL: Je croyais y avoir déjà répondu. Je n'ai pas de chiffres devant moi, mais à mon avis cet agrandissement des quais n'est pas absolument nécessaire dans les circonstances. Mais je crois que lorsque le canal Welland aura été terminé et que la ville de Toronto aura accès à tous les Grands lacs il y aura une quantité de fois le volume de commerce actuel dans le port de cette ville. Voilà la seule raison et une raison amplement suffisante de la dépense de ce crédit. On n'essaie nullement d'aider aucun particulier, parce que, comme je l'ai déjà dit, cette propriété se trouve être entre les mains des commissaires du port de Toronto et il n'y a pas que je sache d'intérêt privé qui y soit concerné.

M. PEDLOW: Vu que l'entreprise n'est pas de nécessité immédiate ne vaudrait-il pas mieux attendre que les travaux soient réellement nécessaires?

L'hon. M. CARVELL: Je retarde tant que certains de mes amis de Toronto ne sont pas contents du tout. J'essaie de régler le problème du port. Je crois que ce devrait être fait et, pour le moment, je ne fais que demander un crédit pour compléter les travaux de la jetée. Naturellement, elle continuera à se détériorer tant qu'elle n'aura pas été terminée.

M. CAHILL: Le Gouvernement songe-t-il à creuser le Saint-Laurent pour permettre l'accès à Montréal des vaisseaux des lacs à fort tirant d'eau?

L'hon. M. CARVELL: Voilà une réponse joliment difficile à donner. Je puis dire, cependant, qu'un comité, composé d'ingénieurs de divers départements à Ottawa, l'ingénieur en chef de la commission hydro-électrique d'Ontario et l'ingénieur en chef, je crois, du département des Travaux publics de Québec, M. Amos, étudient depuis quelques années le problème de la canalisation du Saint-Laurent. On a recueilli des renseignements et l'on pourra soumettre un rapport dans une couple de mois.

Il y a aussi un autre projet lequel, je pense, sera mis à exécution. Dans un avenir très rapproché cette question serait remise entre les mains de la commission mixte internationale des voies d'eau pour recevoir les renseignements que nos ingénieurs et les ingénieurs américains leur donneront, pour étudier quel serait le coût probable de la canalisation du Saint-Laurent, la quantité d'énergie hydraulique que pourrait développer la canalisation du fleuve, le prix d'exploitation de cette énergie, combien et où on pourrait la vendre. Je puis donner assurance à mon honorable ami que nous étudions l'affaire complètement et qu'en moins d'un an nous pourrons donner au public du Canada et des Etats-Unis tous les renseignements qu'il soit possible d'obtenir. Puis il s'agira de savoir, premièrement: question internationale, si l'on doit développer cette énergie hydraulique, quand le fera-t-on, quel en sera le coût et dans quelles proportions? Deuxièmement, combien faudra-t-il dépenser d'argent, quelle quantité d'énergie développera-t-on, qu'en deviendra-t-il et quels revenus en retirera-t-on?

J'espère sincèrement que toute la question sera traitée conformément au principe des affaires, et je crois que les travaux seront commencés avant plusieurs années. Ce sera l'une des plus grandes entreprises du Canada. Mais il ne faut pas oublier que c'est en grande partie une entreprise internationale, et que, partant, nous devons travailler de concert avec les Etats-Unis. Néanmoins, je crois qu'ils désirent le développement de cette énergie hydraulique, si c'est possible. Je sais que nos autorités sont du même avis et que nous prenons tous les moyens en notre pouvoir d'obtenir les renseignements voulus pour les présenter au Parlement.

M. CAHILL: Supposons un navire qui transporte du blé depuis la source des lacs jusqu'à Kingston, par exemple, ou Toronto; quelle cargaison prendrait-il pour le voyage du retour.

L'hon. M. CARVELL: Il ne faut pas une imagination bien vive pour prévoir, à Toronto, des cargaisons en quantité. Toronto va devenir le centre de distribution de pratiquement toute la région ouest de l'Ontario, qui longe les lacs. Je ne dis pas que Toronto pourra fournir une cargaison à tous les navires qui descendent les lacs chargés de blé; cela serait impossible. Il me semble qu'un grand nombre de ces bateaux devront se rendre aux Etats-Unis pour y prendre du charbon, la cargaison par excellence pour un voyage de retour; mais Toronto est le noyau d'un des plus grands districts manufacturiers du Canada. Puis, à l'ouest de Toronto nous avons Hamilton; après Toronto, cette dernière ville demande le plus d'attention dans la région des Grands-Lacs. A mon avis, le Gouvernement doit se reprocher de n'avoir pas assez fait pour encourager le développement de Hamilton qui est en train de devenir un des plus grands centres manufacturiers du Dominion. Une quantité énorme d'instruments aratoires qui aujourd'hui quittent Toronto et Hamilton pour se rendre dans l'Ouest par voie ferrée pourraient s'y rendre par voie d'eau si les grands bateaux visitaient ces ports. Je ne saurais dire au juste en quoi consistera la cargaison de ces vaisseaux, mais il ne faut pas étendre beaucoup son imagination pour prévoir qu'une fois le canal Welland terminé les cargaisons ne manqueront pas.

[L'hon. M. Carvell.]

Edifices publics.—Nouvelle-Ecosse, $19,000.

M. McKENZIE: Qu'est-ce que le ministre va faire à Sydney-Nord?

L'hon. M. CARVELL: Il nous faut le montant de $5,000 pour l'addition d'une aile à l'édifice public, en arrière; cette aile servira d'entrepôt d'inspection.

M. McKENZIE: Nous parlons de construire cet entrepôt depuis l'enfance d'Adam. A quand donc la fin des travaux?

L'hon. M. CARVELL: Dans le cours de cet été.

M. McKENZIE: Voilà cinq ou six ans que nous votons ce crédit.

L'hon. M. CARVELL: Nous avons l'intention de marcher de l'avant avec tous les travaux dont je demande de voter les crédits ce soir. Parmi tous les projets qui figurent au Budget on ne trouverait pas une douzaine, je pense, dont nous n'avons pas en ce moment les plans et devis; nous sommes prêts à faire un appel de soumissions pour pratiquement toutes ces entreprises.

M. McKENZIE: Depuis cinq ou six ans le département des Douanes, faute d'espace, a dû louer un édifice assez éloigné de l'édifice public; il est donc absolument nécessaire de construire cette aile le plus tôt possible. Il y a sept ou huit ans on a voté un petit crédit pour installer des horloges dans certains édifices publics de ma circonscription, une à Sydney-Mines, une à Baddeck et une à Sydney-Nord. Les horloges furent installées à Baddeck et à Sydney-Mines, mais ma propre ville n'en a pas obtenu; je crois que le Gouvernement a

changé avant qu'on soit arrivé à l'installation de l'horloge à Sydney-Nord. Peut-être que le ministre pourrait prendre quelque chose sur ces $5,000 pour nous donner cette horloge promise depuis si longtemps.

L'hon. M. CARVELL: Nous avons $1,000 dans ce crédit pour l'horloge de mon honorable ami.

Edifices publics.—Nouveau-Brunswick, $35,500.

M. LEGER: L'an dernier nous avons voté un montant pour payer certaines réparations à l'édifice public de Richibucto; l'édifice n'a pas été réparé. Cette année le budget n'en parle pas. Puis-je demander au ministre si le Gouvernement à l'intention d'y voir?

L'hon. M. CARVELL: Le crédit n° 113 donne $25,000 pour diverses réparations et améliorations aux édifices de l'Etat dans les Provinces maritimes. On m'avait déjà signalé le fait que vient de mentionner l'honorable député; le sous-ministre m'apprend que tout est préparé pour faire, cette année, les petites réparations nécessaires à l'édifice public de Richibucto; les frais devront être pris dans ce crédit de $25,000; pour cette raison on n'en parle pas dans le budget.

En ce qui regarde le crédit de $10,000 pour l'érection d'une annexe à l'hôtel des postes à Moncton, le ministère des Postes nous a fait savoir que cet espace additionnel lui était nécessaire. Il n'y a aucun doute que cet édifice est trop encombré. Il n'est pas une ville des Provinces maritimes qui ait grandi aussi rapidement que Moncton; ses habitants demandent un nouvel édifice public. Cette situation n'a été portée à notre attention qu'au cours des deux ou trois dernières semaines; je suis demeuré indécis, car l'érection d'un nouvel édifice coûterait joliment cher. Je ne suis pas certain si nous allons débourser ces $10,000. Je fais cette déclaration dans un esprit de justice, afin de faire connaître à l'honorable représentant de ce comté et à toute personne intéressée, l'attitude du ministère là-dessus.

M. McKENZIE: Le montant proposé ne suffirait pas à l'érection d'un nouvel édifice.

L'hon. M. CARVELL: Il suffirait pour construire l'annexe, mais non pas un nouvel édifice. Nous ne pourrons pas utiliser un crédit voté pour la construction d'une annexe au bureau de poste de Moncton à l'achat d'un emplacement destiné à un nouvel édifice édifice; il faudrait un nouveau crédit pour cela. Il peut arriver, étant donnée la densité de la population de cette ville, qu'on ne dépense pas ce montant de $10,000 et que nous nous contentions de l'édifice tel qu'il est, aujourd'hui, dans l'espoir d'être en état d'ériger, plus tard, un édifice plus conforme à l'importance de la ville.

M. COPP: Ce que j'ai à dire n'apprendra rien de nouveau au ministre, vu que j'ai déjà eu l'occasion de l'entretenir au sujet d'un édifice public pour la ville de Moncton. La bâtisse qu'on y trouve, aujourd'hui, est de dimensions très restreintes; sa construction remonte à 25 ans, au moins, alors que Moncton n'était qu'une petite ville. Moncton se développe très rapidement, et le chiffre de sa population, à l'heure qu'il est, varie de 17,000 à 20,000 âmes. L'édifice est érigé à l'une des extrémités de la ville et celle-ci s'étend, à l'heure qu'il est, dans la direction tout opposée. La bâtisse qui existe, aujourd'hui, sert de bureau de poste et de bureau de douane, tout à la foi. Elle pourrait peut-être convenir à titre d'hôtel de la douane, si l'on y exécutait les améliorations voulues. Je suis certain que si le ministre donne l'ordre qu'on s'enquière à ce propos, il en arrivera immédiatement à la conclusion que ce qu'il est utile et économique de faire, c'est ériger un édifice le plus tôt possible.

J'insisterais pour qu'on fît ce travail, cette année, parce que les affaires augmentent très rapidement, dans cette ville, et qu'il faudra absolument y construire un nouvel édifice très prochainement. Je l'assure que les citoyens de Moncton plutôt qu'obtenir qu'on ajoute une petite annexe à l'édifice actuel préfèrent endurer encore un peu plus longtemps les inconvénients que leur cause l'édifice actuel, si on leur laisse entrevoir la construction prochaine d'un édifice plus proportionné à l'importance de leur ville. Je suis persuadé que si le ministre fait préparer un rapport sur cet état de choses, il en arrivera à la conclusion qu'il faudra construire, dans un avenir rapproché, un édifice public, à Moncton.

Nous sommes, un certain nombre d'entre nous, très désappointés de ne voir figurer au budget supplémentaire, nul crédit destiné à la construction d'édifice public quelconque, dans d'autres parties du Nouveau-Brunswick. Je fais surtout allusion à la ville de Sackville, dans le comté de Westmorland. Jamais nous n'avons possédé d'édifice public, à cet endroit, bien que nous y comptions une population dont le chiffre varie de 3,000 à 4,000 âmes et que cette ville soit prospère et se dévelop-

pe rapidement. Nous avons dans la ville de Sackville, l'institut Mount-Allison qui est connu par tout le Canada, sinon dans l'univers entier, et qui compte un grand nombre d'élèves. Je sens à peine le besoin d'insister auprès du ministre sur la nécessité très urgente de construire un édifice public à Sackville, car il connaît parfaitement cette localité. Il semble toutefois que le Gouvernement ne trouve pas le moyen d'encourir une dépense de cette nature, cette année. J'entretiens le ferme espoir que le ministre étudiera très soigneusement la question et qu'il constatera s'il ne peut porter à son budget supplémentaire un crédit destiné à la construction d'un édifice public, dans la ville de Sackville. Celui dont nous nous servons, aujourd'hui, est au nombre des plus anciens de la ville et il ne vaut guère mieux qu'une vulgaire remise de ferme. Il ne convient aucunement à des fins postales, vu le manque complet d'accomodations utiles. C'est à peine si l'on y trouve des casiers pour la distribution du courrier et les gens doivent se tenir dans le corridor, en attendant que le courrier soit assorti; s'il arrive un retard au tri des lettres, ce corridor se remplit au point que des personnes sont obligées de se tenir au dehors, exposées au froid ou aux intempéries des saisons, ce qui n'est pas plaisant durant une nuit de tempête.

L'hon. M. CARVELL: Il vaut aussi bien pour moi, en réponse à mon honorable ami,faire connaître mon attitude au sujet de la construction d'édifices publics par tout le Canada. Les honorables députés ne l'ignorent pas, je viens de la province du Nouveau-Brunswick et je connais très intimement toutes les cités et les villes de cette province. Je connais que tout ce que mon honorable ami (M. Copp) a dit au sujet de la ville de Sackville, est marqué au coin de la vérité même, mais on peut appliquer ce que mon honorable ami a dit au sujet de Sackville à 50 sinon à 1000 villes du Canada. Lorsque j'entrepris de préparer le budget de mon département, après quatre années de guerre, j'ai constaté qu'on avait promis à un grand nombre de villes et de cités d'y ériger des édifices publics et dans un grand nombre de cas, on avait acheté les emplacements. Depuis l'armistice, des membres de la Chambre, des chambres de commerce et des conseils municipaux m'ont dit: "Le moment est venu de remplir ces promesses et de commencer la construction de ces bâtisses." Le conseil a étudié la question avec le plus grand soin. J'ignore si nous avions raison ou non, mais nous en sommes arrivés à établir pour programme du Gouvernement de ne pas construire d'édifices fédéraux, dans les villes et les villages de moindre importance, à l'heure qu'il est, et ainsi que le budget supplémentaire l'établit, nous n'avons pourvu qu'à la construction d'édifices dans six des centres les plus considérables. Ainsi que je l'ai expliqué, lors du débat sur l'adresse, on a pris cette décision partie dans le but de fournir de l'ouvrage aux ouvriers des grandes villes où nous savions trouver un grand nombre d'ouvriers sans travail, mais même dans ces endroits, nous n'érigeons pas d'édifice, s'ils ne sont pas nécessaires et s'ils n'ont pas de valeur réelle.

Personnellement, je suis absolument en faveur d'ériger un beau petit édifice dans chaque ville du Canada. Cela améliore l'aspect de la ville et les habitants en sont fiers. Je crois aussi que l'on devrait embellir le terrain qui entoure chaque bâtiment. S'il y a une chose que nous avons négligée jusqu'ici pour nos édifices publics, c'est d'embellir leurs environs.

M. BUREAU: Très bien.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami dit: très bien. Nous nous sommes occupés tous les deux de cette chose-là, quand j'ai essayé de l'aider ainsi que la municipalité de Trois-Rivières à mettre cette idée à exécution. Je dis franchement à la Chambre que le Gouvernement doit établir un programme pour cette question de la construction des édifices publics dans les petites villes. Lorsque le Gouvernement aura pris une décision, je suppose que l'on rejettera sur moi le soin de dire où l'argent sera dépensé, ce qui n'est pas une tâche agréable, je puis en assurer le comité. Mais il me faudra en assumer la responsabilité quand cela viendra, et faire le mieux possible. Si nous étions en 1914 et que je sois ministre des Travaux publics, je n'hésiterais pas à demander des crédits de 4 et 5 millions pour la construction d'édifices publics dans toutes les villes du Canada, même dans celles dont la population ne dépasse pas 1,000 habitants. Si l'on considère la chose simplement au point de vue financier, ce ne serait pas un marché avantageux, car on peut louer un local à meilleur marché que ne représenteraient l'intérêt du capital et le prix d'entretien; mais je crois qu'un édifice public dans une petite ville a sa valeur au point de vue éducatif. Cela rend les gens fiers de leur ville, et je considère cette dépense des fonds publics comme un bon placement.

Mes remarques s'appliquent à au moins cinquante différentes circonscriptions au Canada, peut-être même cent. J'ai pensé qu'il était bon de faire cet exposé dès le début de la discussion, afin que les députés sachent à quoi s'en tenir.

M. McMASTER: Pour la construction de ces édifices publics, ne serait-il pas possible d'établir une règle, à savoir que l'on proportionne la dépense de ce chef au revenu que l'on retire du bureau de poste ou du bureau des douanes de l'endroit en question. Dire que nous aimons voir de jolis édifices publics dans nos villes, c'est dire tout simplement que nous aimons ce qui est beau. Tout le monde est dans ce cas-là. Mais nous avons à faire face à une situation dont le ministre des Travaux publics se rend compte, probablement mieux que beaucoup d'autres. Je crois que cela aiderait beaucoup le ministre dans ses efforts pour économiser, s'il établissait une règle, disant que quand une localité quelconque réclame un édifice public, le revenu doit justifier la dépense que la construction de cet édifice peut entraîner. Je voudrais avoir l'opinion du ministre à ce sujet.

L'hon. M. CARVELL: La proposition de mon honorable ami a du bon, en ce qui concerne le service des postes; mais je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point en ce qui concerne le revenu des douanes, car dans beaucoup d'endroits au Canada, le revenu des douanes est absolument hors de proportion avec le volume d'affaires réel, du fait qu'il s'étend à plusieurs points éloignés. Généralement, plus une place est près de la frontière, plus le revenu des douanes est élevé, comparativement à une ville ou une cité de l'intérieur. Prenez la ville où j'habite. Il n'y a que 4,000 habitants et nous nous trouvons à dix milles de la frontière. Je ne suis pas certain, mais je crois que le revenu des douanes à cet endroit s'élève à près de $100,000. Je parle de mémoire, mais je sais que la somme est considérable, en comparaison de l'importance de l'endroit. Nous ne pourrions pas nous baser là-dessus pour ériger un édifice public, parce que cet endroit dessert un territoire qui s'étend jusqu'à soixante-quinze milles en amont de la rivière. Je ne pense pas que vous puissiez prendre le revenu des douanes comme guide, mais je suis d'opinion que le revenu des postes servirait jusqu'à un certain point d'indication quant à la nécessité d'avoir un édifice public.

M. McMASTER: Le ministre n'a guère répondu à ma question. Je lui ai demandé si cela ne l'aiderait pas, lui ou tout autre ministre des Travaux publics, dans le but d'économiser ou de restreindre la facilité qu'ont les gens de dépenser, que d'établir une règle par laquelle la dépense à encourir pour la construction d'un bureau de postes, par exemple, serait proportionnée au revenu du service des postes à cet endroit-là. Je connais beaucoup de places au Canada qui, depuis des années, ont été convenablement desservies avec un petit local que l'on avait loué, et je suppose que tous les frais, y compris le loyer, les frais d'entretien et le reste, ne s'élevaient pas à plus de $1,000 par année. On a érigé des édifices publics dans ces municipalités pour lesquels on a dépensé pour un seul article, comme les appareils de chauffage, par exemple, une somme égale celle que j'indique. Je suis absolument sûr que l'on a dépensé inutilement des centaines de milliers de dollars pour les services publics au Canada, peut-être afin de satisfaire plus ou moins l'orgueil de telle ou telle petite municipalité, qui demandait des édifices beaucoup plus considérables que ne le justifiaient les circonstances.

L'hon. M. CARVELL: Si je ne me trompe, on tient toujours compte des recettes. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux; mais que l'honorable député vienne à mon bureau et je le convaincrai qu'il n'y a pas au Canada un seul édifice dont la construction est projetée, sans que nous ayons les données relatives à la population, aux recettes postales, aux recettes douanières, etc. Nous tenons compte de toutes ces données. Quelquefois, cependant, il faut s'écarter de cette règle, car il pourrait exister une assez nombreuse population qui, pour une raison quelconque, ne fournit guère de recettes au bureau de poste. Bien souvent un convoi qui traverse une ville est l'endroit le plus convenable pour confier les lettres à la poste, et l'on obtient des timbres-poste un peu partout. C'est un juste critérium, mais il n'est pas parfait.

M. COPP: Le député de Brome, qui par hasard a vécu à Montréal, ne voudrait pas sans doute innocenter les dépenses engagées pour le bureau de poste de Montréal, sous prétexte que les recettes y sont fort élevées.

M. McMASTER: Ni la localité où je demeure, ni le collège électoral que je représente n'influent en rien sur mes observations à l'article des dépenses. Autant que possible, je m'efforce d'envisager une question,

du point de vue canadien. J'en suis convaincu, le peuple canadien devra faire face à de grave crises financières, à moins qu'il ne modifie sa mentalité au sujet de ce qu'il croit avoir droit d'obtenir de l'Etat et de ce qu'il doit verser dans la caisse publique.

M. BUREAU: Le collège électoral que je représente influe quelque peu sur la question que je désire poser au ministre. Le ministre nous dit qu'il ne saurait dans les circonstances songer à l'érection de nouveaux bâtiments civils dans les différentes villes; mais si je ne me trompe, il pose aussi en principe qu'il convient. . . .

L'hon. M. CARVELL: Mon ami ne saisit pas bien ma pensée. Je ne me souviens pas d'avoir fait pareille affirmation. J'ai dit qu'avant la session, le Gouvernement avait décidé que cette année il n'érigerait de bâtiments civils que dans cinq ou six grandes villes, mais j'ai ajouté que c'était une question d'intérêt public que le Gouvernement aurait à décider.

M. BUREAU: Il existe un bâtiment civil aux Trois-Rivières et mon honorable ami est au courant des faits qui s'y rattachent. Est-ce l'intention du Gouvernement de porter au budget supplémentaire un crédit affecté à l'aménagement des terrains autour du bureau de poste? Outre le bureau de poste, les douanes, l'accise, les poids et mesures sont aussi installés dans ce bâtiment.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami le sait, on avait érigé un bâtiment civil provisoire sur une partie de l'emplacement du bureau de poste. Nous avons vendu cette propriété et on enlève sans doute ce bâtiment.

M. BUREAU: On l'enlève actuellement.

L'hon. M. CARVELL: Nous avons certainement l'intention d'aménager les terrains autour du nouveau bâtiment civil

M. MICHAUD: Le ministre dit que le Gouvernement a l'intention d'exécuter certaines dépenses se rattachant aux bâtiments civils mentionnés par le député de Trois-Rivières. Je désire savoir si le ministre a l'intention de consacrer quelques deniers au bureau de poste de ma propre ville.

M. BUREAU: Le ministre a l'intention de dépenser quelques deniers autour du bureau de poste.

M. MICHAUD: Le besoin d'un édifice public dans ma ville se fait vivement sentir. Voilà nombre d'années que nous versons annuellement 75,000 piastres au trésor de l'Etat et que nous demandons en vain l'érection de bâtiments civils. Notre population atteint le chiffre de 4,000 âmes; notre ville est en progrès et il nous faut un bâtiment civil qui réponde aux besoins toujours croissants de la localité. J'ai souvent demandé au ministre d'exécuter quelques dépenses dans ce but, mais. . .

L'hon. M. CARVELL: Le député de Restigouche-et-Madawaska (M. Michaud) croit évidemment au précepte évangélique, "Demandez et vous recevrez"; il est venu à mon bureau il y a environ un an pour me demander de faire les aménagements voulus à un bâtiment qui avait été utilisé comme bureau de poste d'ancienne date. Il a obtenu précisément ce qu'il demandait. J'en conviens, la dépense effectuée n'atteint pas un chiffre élevé.

M. MICHAUD: J'avais demandé l'érection d'un nouveau bâtiment civil et vous vous êtes borné à aménager l'ancien bâtiment.

L'hon. M. CARVELL: Les travaux ont coûté de 700 à 800 piastres et. . .

M. MICHAUD: Seulement 400 piastres.

L'hon. M. CARVELL: Nous en avons fait un bureau de poste fort convenable. J'en conviens, ce n'est pas le genre de bâtiment civil auquel a droit la ville d'Edmundston. C'est une des villes du Canada oriental qui progresse le plus rapidement. On y a érigé dernièrement une fabrique de pâte de bois dont les frais dépassent trois millions, et la ville progresse rapidement. Elle figure parmi ces villes dont j'ai parlé.

Je voudrais voir construire un édifice public dans toutes les villes aussi grandes et plus grandes qu'Edmunston. Les observations générales que j'ai faites en réponse à mon honorable ami de Westmorland s'appliquent à tous ces crédits qui peuvent se présenter dans l'étendue du Canada.

Québec.—Edifices publics, $1,118,000.

L'hon. M. CARVELL: Tous ces crédits sont destinés à des entretiens, à l'exception de deux. La première de ces exceptions est un crédit de $35,000 pour ce que nous pourrions appeler entretien ordinaire et réparations et nous passons ensuite à la station de quarantaine de la Grosse Ile. Un marché a été passé pour l'installation d'un système de chauffage à la vapeur à la station de la Grosse Ile et le prix à payer est de $30,000. Il y a ensuite un crédit de $400,000 pour la construction d'un nouvel édifice à la Grosse Ile. Je ne peux pas dire exactement ce qu'on pourra faire au sujet de cette construction jusqu'à ce que j'aie reçu les instruction définitives

du département de l'Immigration. Il y a un doute dans beaucoup d'esprits sur la question de savoir si la quarantaine devrait être à la Grosse Iles ou à Québec, parce que c'est là où abordent tous les navires. Nous n'avons rien encore arrêté. Cela regarde entièrement le département de l'Immigration et quand il aura pris une décision, le département des Travaux publics devra exécuter les travaux. Je demande ce crédit et à moins d'un changement d'avis, je suis prêt à construire l'édifice.

M. McMASTER: La somme paraît très importante. Le ministre peut-il nous donner une idée du nombre d'immigrants qui passent par cette station et la durée moyenne de temps qu'ils y restent pour que nous puissions nous faire une idée de ce qu'il en coûte par tête pour héberger ces étrangers qui arrivent chez nous, pendant les quelques jours qu'ils sont détenus à la station de quarantaine?

L'hon. M. CARVELL: Je regrette de ne pouvoir le faire. Le département des Travaux publics n'est que l'agent du département de l'Immigration pour des questions de ce genre. Depuis le commencement de la guerre, il n'y a presque pas eu d'immigration.

M. McMASTER: Je ne demande pas au ministre de baser sa réponse sur le temps qui s'est écoulé depuis le commencement de la guerre. Prenons quelques années auparavant, à l'époque où l'immigration était très active.

L'hon. M. CARVELL: Il m'est impossible de donner le nombre des immigrants qui passent annuellement par la quarantaine, mais j'essaierai d'obtenir le renseignement. Elle est située à l'entrée extrême du grand Saint-Laurent. En été, les neuf dixièmes des immigrants qui entrent au pays passent par le Saint-Laurent et doivent s'arrêter à la Grosse Ile. S'il y a une chose pour laquelle le Canada ait, suivant moi, fait preuve de relâchement, c'est dans l'administration de la station de quarantaine. Nous n'avons pas surveillé assez attentivement les immigrants qui arrivaient. Nous n'avons pas pu les soumettre à un examen médical suffisant. On a laissé pénétrer au Canada des hommes et des femmes qu'on n'aurait jamais dû accepter. S'il y a un édifice public dont on doive s'occuper immédiatement, c'est la station de quarantaine. Nous devons nous occuper de la santé de ces gens. J'admets qu'une somme de $400,000 semble être un montant élevé pour ajouter une construction à un édifice qui existe déjà. Je donne l'assurance à mon honorable ami que si nous exécutons ces travaux, on ne dépensera pas un dollar de plus qu'il est nécessaire, que l'édifice soit construit là-bas ou à Québec. Je crois que certains fonctionnaires du département de l'Immigration estiment qu'on obtiendrait de meilleurs résultats si l'édifice était construit à Québec.

M. SINCLAIR (Guysborough): S'agit-il d'une addition à l'édifice existant?

M. DECHENE: Je représente la circonscription dans laquelle se trouve la quarantaine de la Grosse-Ile. Cette île se divise en deux parties. Il y a un endroit pour les immigrants de la première catégorie et d'autres pour ceux de deuxième et troisième catégories. La deuxième et la troisième catégorie d'immigrants sont installés dans un hangar qui ne pourrait pas être utilisé pour du bétail. La partie basse de l'île est réservée spécialement pour certaines maladies et le ministre comme les autorités de l'immigration, savent que nous avons eu l'été dernier des cas de peste bubonique. Dans cette partie de l'île il n'y a absolument pas d'installations convenables. Il y a quelques maisons, mais pas d'hôpital d'aucun genre pour y traiter des cas sérieux. On a déjà dépensé des million de dollars à la Grosse Ile mais il n'y existe pas d'installations. La ville de Montmagny qui se développe, avec une population de quatre à cinq mille âmes n'est pas très éloignée et, sans installations convenables à la Grosse-Ile, les maladies peuvent se répandre dans la ville. Je voudrais insister pour faire comprendre au ministre la nécessité de construire aussi vite que possible une partie de cet hôpital. Il servirait à améliorer les facilités à la station de quarantaine et à aider notre région en donnant de l'emploi à ceux qui ont été privés de travail par la fermeture des ateliers à la fin de la guerre.

Le nombre des sans-travail est considérable. Le moment est propice pour construire un édifice de ce genre, car tant d'ouvriers sont forcés de chômer à l'heure qu'il est. C'est le temps de mettre en pratique l'argument qu'a fait valoir le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) de donner du travail au peuple afin que les classes laborieuses ne prêtent pas l'oreille aux idées bolchévistes.

J'ai entendu dire que le Gouvernement a acheté une île près de Rimouski dans l'intention d'y établir la station de la quaran-

taine. Cette nouvelle est-elle exacte ou fausse? Je parle uniquement par ouï-dire.

L'hon. M. CARVELL: Je suis dans le même cas que l'honorable député; cependant, je ne me souviens pas d'avoir entendu parler de cette affaire.

M. DECHENE: Je l'ai entendu dire et je veux savoir de la bouche du ministre si la nouvelle est exacte.

L'hon. M. CARVELL: Je ne le crois pas. Le seul projet que j'aie jamais entendu mentionner, c'est celui de transporter la quarantaine à Québec. Quant à la situation qu'a décrite l'honorable député, elle est exacte à mon avis. Les installations à la Grosse-Ile sont absolument impropres à abriter des êtres humaines; à tout le moins elles ne sont pas convenables pour recevoir les immigrants qui arrivent au pays.

Si le Gouvernement décide de maintenir la quarantaine à la Grosse-Ile il devra pourvoir à l'installation d'un hôpital suffisant pour y traiter les immigrants de toutes les classes.

M. DECHENE: Le ministre est-il en mesure de dire combien de millions de dollars le Gouvernement a déjà déboursés pour les fins d'inspection des immigrants à la Grosse-Ile?

L'hon. M. CARVELL: Oui; ces sommes forment un totale de 1,143,000 piastres.

M. DECHENE: Le département a-t-il adjugé l'entreprise pour l'érection d'un nouveau bâtiment à la Grosse-Ile?

L'hon. M. CARVELL: Nous avons adjugé l'entreprise pour l'érection d'une usine génératrice, l'automne dernier.

M. DECHENE: Cette dépense est comprise dans le crédit de 30,000 piastres?

L'hon. CARVELL: Oui. Les travaux n'ont pas été commencés dans le cours de l'hiver, car la température est trop rude dans cette partie de la province. Si je me rappelle bien, toutefois, l'entrepreneur avait jusqu'au 1er mai pour mettre les travaux en marche. Je ne sais si l'entreprise est en voie d'exécution à l'heure qu'il est, mais je suis certain qu'elle le sera bientôt pour être continuée jusqu'à l'achèvement de l'édifice.

M. DECHENE: Nous avons eu une très forte tempête l'automne dernier, qui a sérieusement endommagé les quais sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Le vapeur qui fait le service entre la station de la quarantaine et la terre ferme a éprouvé de sérieux contretemps de ce chef, car il n'y avait plus de quai du tout, pour ainsi dire, sur la rive sud.

Le ministre a-t-il l'intention de faire réparer les quais endommagés, dont l'un à la Grosse-île et l'autre sur la terre ferme?

L'hon. M. CARVELL: Si l'honorable député veut bien se donner la peine de consulter le budget, il se rendra compte qu'un crédit de 50,000 piastres est affecté au prolongement du quai de la Grosse-Ile, tandis que nous avons fait insérer un autre crédit de 6,500 piastres pour réparer un quai.

M. DECHENE: Ce crédit de 50,000 piastres est affecté au prolongement du quai d'en bas à la Grosse-Ile. mais il y en a deux.

L'hon. M. CARVELL: De ces deux item, si j'ai bien compris, l'un est destiné à réparer un quai et le second à prolonger un autre quai.

M. McMASTER: J'admets en toute franchise la justesse de toutes les observations qu'a faites le ministre relativement à la nécessité d'établir des installations convenables à la Grosse-Ile pour y recevoir les immigrants qui entrent au pays par la voie du Saint-Laurent; mais ce n'est pas le point que je désire soulever. Toute la question pour moi se résume à ceci: On demande au Parlement de voter un crédit de 400,000 piastres, une très grosse somme; or, je prétends que le ministre, peu importe qu'il agisse au nom d'un autre département ou non, devrait être en mesure de dire pourquoi on exige ce crédit, quelles sont les installations qu'on se propose d'établir à la Grosse-Ile et pourquoi on demande au Parlement de voter une somme aussi considérable. En somme, la responsabilité quant à l'adoption de ces différents item ne repose pas uniquement sur les épaules du ministre des Travaux publics; chaque représentant du peuple assume sa part de responsabilité, et un bon nombre de députés l'acceptent un peu trop à la légère. Je pose donc le principe que, chaque fois qu'un ministre demande au Parlement d'approuver une grosse dépense des deniers publics, il doit en même temps nous fournir tous les détails que nous serions en droit d'exiger s'il s'agissait de débourser nos propres fonds.

L'hon. M. CARVELL: J'approuve pour ainsi dire toutes les remarques qu'a faites mon honorable ami, mais je l'ai déclaré tout à l'heure, le Gouvernement est tenu

de construire des installations convenables à la Grosse-île. Les fonctionnaires du département d'Immigration déclarent que ces travaux doivent être effectués et que la dépense de cette somme de 400,000 piastres s'impose. Pour moi, je n'ai pas inspecté les travaux à la Grosse-île; je ne suis pas même certain que les ingénieurs ou les architectes de mon département se soient jamais rendus sur les lieux. Certes! nous avons scruté ce crédit avec le plus grand soin, si bien que l'année dernière nous ne l'avons pas inséré au budget, car nous étions sûrs qu'il ne viendrait pas d'immigrants au Canada. Nous ne tenions pas à débourser une pareille somme pendant que la guerre se poursuivait; à l'heure qu'il est, toutefois, la guerre est terminée et je considère que l'équipement de notre station de quarantaine à la Grosse-Ile est une entreprise de première nécessité.

Si j'en avais le temps, j'irais moi-même faire un examen des travaux; mais le temps me manque, et je me vois contraint à dire simplement que, au rapport du ministère de l'Immigration et de mes propres agents, le travail dont il s'agit est absolument nécessaire. J'admets qu'une dépense de 400,000 est joliment élevée. J'ai devant moi le plan et les détails de l'entreprise, lesquels indiquent que, si l'ouvrage est fait, l'édifice voudra la peine d'être vu. Jamais les immigrants n'auront eu dans ce pays ni sur le continent un pavillon comparable à celui que l'on projette d'établir à l'embouchure du Saint-Laurent. Je ne crois pas pouvoir rien dire de plus à l'égard de cet ouvrage. Je n'ai certes pas l'intention de dépenser de l'argent sans nécessité, mais je suis tenu de m'en rapporter au dire des agents de l'une et l'autre administration, lesquels s'accordent à déclarer que les aménagements actuels sont insuffisants et que, par suite, la dépense de ces fonds est devenue nécessaire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le mal est que, malgré un million déjà dépensé à la Grosse-Ile, les immigrants, selon un député, y sont absolument au dépourvu. Je me demande ce que l'on a bien pu faire de tout cet argent, s'il est vrai, comme je n'en doute pas, que les choses en sont au point que l'on dit. Sera-t-il possible de remédier à la situation par le vote de 400,000 piastres? Je n'en sais rien. Il doit sûrement y avoir quelque chose qui cloche dans l'état qu'on nous présente.

L'hon. M. CARVELL: Je fournirai à mon honorable ami un état des sommes dépensées. A venir jusqu'à la Confédération, la dépense était de 126,000 piastres, et elle a été depuis lors, jusqu'au 31 mars 1918, de 736,000 piastres. Les 180,000 piastres qui restent sont pour les quais construits depuis la Confédération.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'avons-nous en retour de cette dépense?

L'hon. M. CARVELL: N'ayant pas été là, je l'ignore. Nous avons à la Grosse-Isle deux quais que la forte tempête du mois de novembre dernier a joliment démolis. Nous avons là des bâtiments administratifs, un hôpital et un matériel de désinfection, mais le tout est devenu impropre au service. Je voudrais bien pouvoir donner à mes honorables amis des renseignements plus complets, et, s'il en est d'autres que l'on désire, je m'efforcerai de les obtenir à leur intention.

M. McMASTER: Je ne me plains aucunement du ministre en ce qui concerne les informations qu'il possède et qu'il a eu le soin de nous communiquer sans la moindre réserve apparente. Ce dont je me plains c'est du peu de renseignements qu'il semble tenir et qu'il devrait avoir. Il devrait pouvoir nous dire, par exemple, s'il espère être en état d'accommoder le grand nombre d'immigrants qui nous arrivent dans les circonstances ordinaires.

L'hon. M. CARVELL: C'est là une question à laquelle l'apôtre saint Paul, s'il était ici, ne pourrait répondre lui-même. Je ne sais quelle marche vont prendre les événements d'ici quelques années, comme j'ignore s'il viendra au Canada dix mille ou un million d'immigrants.

M. McMASTER: On amène constamment l'apôtre saint Paul dans nos discussions, quand ce n'est pourtant pas ici un séminaire. Si le ministre n'a pas une idée plus juste du nombre d'immigrants sur lequel on peut compter, pourquoi se propose-t-il de dépenser une somme de 400,000 piastres pour les loger? Il doit sûrement avoir une idée de la chose, et il ne va pas ainsi à l'aventure. Il devrait, ce me semble, être capable de nous dire si, oui ou non, les aménagements actuels sont insuffisants.

L'hon. M. CARVELL: Je l'ai dit.

M. McMASTER: En ce cas, il devrait nous dire qu'il faudra un hôpital, et que cet hôpital coûtera tant; qu'il est besoin de salles d'attente en plus grand nombre et qu'elles coûteront telle somme. Il devrait nous ren-

seigner sur l'emploi qu'il entend faire de cette somme de 400,000 piastres, et ce qui en nécessite la dépense. Il lui est assez facile de dire qu'il veut se tenir prêt; c'est ce que nous voulons tous, mais nous voudrions encore savoir ce qu'il faut entendre par là.

L'hon. M. FIELDING: Faut-il comprendre que les immigrants qui arrivent à Québec passeront tous par ces bâtiments et qu'on les y retiendra pour un examen, ou ne serait-ce pas plutôt les malades seulement? Lequel de ces deux procédés suivra-t-on?

L'hon. M. CARVELL: Comme il s'agit de quarantaine, cela veut dire, je suppose, que seuls les malades seront logés dans ces bâtiments; mais il peut arriver qu'une maladie contagieuse se déclare à bord du navire qui les amène, et alors tous les passagers y logeront.

Parfois il n'y aurait peut-être là aucun immigrant, et parfois il y en aurait peut-être un mille. Voilà ce que je comprends, et je ne crois pas me tromper.

L'hon. M. FIELDING: Je me suis déjà trouvé à bord d'un navire dont on nous a tous fait descendre à la Grosse-Isle, et j'ai eu beaucoup de difficulté à me soustraire à la consigne. Il faudrait beaucoup de commodités pour la détention des immigrants, mais il en faudrait moins pour répondre seulement aux exigences des cas de maladie. Je ne me plains pas de cet item, je veux seulement savoir quelles commodités y sont prévues.

L'hon. M. CARVELL: C'est à la Grosse-Isle que les navires sont retenus pour la visite du médecin.

L'hon. M. FIELDING: Tous les passagers ne débarquent pas là.

L'hon. M. CARVELL: Je le sais. S'il n'est pas signalé de cas de maladie parmi les passagers, le navire n'est retenu que durant le temps nécessaire à la visite, puis il se dirige vers Montréal. S'il est signalé un cas de maladie, comme la petite vérole ou la peste bubonique, tous les passagers doivent débarquer et l'on prend soin d'eux à la Grosse-Isle.

Une VOIX: Le ministre ne veut pas dépenser d'argent avant de s'être rendu compte que la dépense est absolument nécessaire?

L'hon. M. CARVELL: Non.

M. POWER: Me voici, une bonne fois, d'accord avec lui. Depuis quelques années

la station de la Grosse-Isle est en très mauvais état, elle est même susceptible de décourager l'immigration. Nous voulons ériger un édifice qui donnera aux immigrants l'impression que le Canada est un pays avancé sous tous rapports. Il est à ma connaissance que quatre ou cinq navires ont été retenus à la fois à la Grosse-Isle, pour la visite du médecin et que leurs passagers ont été tenus de débarquer. Il faut faire les installations nécessaires en pareil cas. Il est impossible de former un camp en quelques minutes. Nul ne saurait dire combien d'immigrants nous arriveront par les steamers, mais il faut, quand même, nous préparer à recevoir convenablement ceux qui nous arriveront.

Edifices publics.—Ontario, $1,982,716.20.

L'hon. M. CARVELL: Il n'y a, dans ce montant, que deux item exigeant plus qu'un léger commentaire: l'un concerne la construction d'un édifice public à Hamilton, et l'autre, celle d'un édifice public à Toronto. Il s'agit de construire, à Hamilton, une annexe à l'édifice actuel. Elle répondra aux besoins de tous les services publics. Actuellement, il nous faut louer des locaux dans les différentes parties de la ville, comme nous le faisons dans plusieurs autres localités. Je l'ai dit maintes fois et je le répète, nous allons remédier, par là, dans une large mesure, au chômage qui règne partout. Ces remarques s'appliquent également au nouvel édifice qu'il s'agit de construire à Toronto. Il y a déjà plusieurs années que ce projet est à l'étude. L'édifice sera situé du côté sud de la rue Front, juste à l'est de la nouvelle gare. Il aura environ 500 pieds de long, sur une profondeur raisonnable, et il pourra contenir les employés de tout nos services publics.

M. SINCLAIR: Cette somme va-t-elle suffire au parachèvement des travaux?

L'hon. M. CARVELL: Non. Il va falloir deux millions. Les travaux sont en cours d'exécution. Nous n'avons demandé de soumissions que pour l'excavation et la préparation de l'emplacement où l'édifice sera construit. Je crois que c'est la compagnie Lyall & Son qui est chargée de l'entreprise. Je ne saurais dire ce que nous ferons ensuite, mais je me propose de demander des soumissions pour les travaux relatifs à la fondation, afin de ne pas perdre de temps. Si nous pouvons faire préparer l'emplacement afin de demander des soumissions pour la construction de tout l'édifice et d'épargner du temps cet été,

nous le ferons, sinon nous demanderons des soumissions et accorderons l'entreprise pour les fondations, ce qui nous laissera amplement le temps de compléter les plans relatifs à la construction en général; mais nous nous proposons de tenir les travaux en activité et d'employer autant de main-d'œuvre que possible dans ce centre qui souffre d'un si grand encombrement de main-d'œuvre. Il y a un autre item de 520,000 piastres pour assurer le parachèvement de la partie des travaux que le Gouvernement doit faire par rapport à la nouvelle gare que l'on est à construire à Toronto. On se rappelle qu'une extrémité de cet édifice est construite par le gouvernement fédéral pour servir de station postale.

M. McMASTER: Monsieur le président, me serait-il permis de demander, à l'occasion du dernier item, quel est cet édifice public de Montréal, qui va coûter 500,000 piastres?

L'hon. M. CARVELL: Comme le comité désirait procéder activement, ma précipitation m'a empêché d'apercevoir cet item au bon moment. Ces 500,000 piastres sont destinés à la construction d'une annexe qu'il s'agit d'ajouter au nouvel édifice de la douane, érigé depuis trois ou quatre ans.

Nous avons acheté le terrain et dressé les plans, et nous reprenons simplement l'ouvrage au point où nous l'avons trouvé. Dans ce cas encore, nous avons publié des avis d'adjudication pour le creusage et la fondation, et nous entreprendrons ensuite les travaux de construction à peu près de la manière que j'ai décrite relativement à Toronto. Autrement dit, nous tiendrons les hommes à l'ouvrage durant tout l'été, et j'espère que les travaux seront assez avancés pour occuper les ouvriers pendant l'hiver. L'édifice coûtera probablement un million et demi de dollars, une fois achevé; nous calculons qu'un demi-million est tout ce que nous pouvons dépenser avec économie l'an prochain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce à dire que ces édifices sont surtout construits, l'un à Montréal, l'autre à Toronto, aux fins de procurer du travail aux ouvriers, plutôt que parce qu'ils sont nécessaire au service public.

L'hon. M. CARVELL: Non; je déclare qu'ils sont nécessaires au service public. A Toronto, nous prenons à loyer des logements renfermant autant d'espace qu'il s'en trouvera dans le nouvel édifice, et dans la cité de Montréal, probablement plus que nous en fournirons. Vu que ces ouvrages sont nécessaires, nous les construisons donc dans les circonstances anormales du moment, afin d'occuper les sans-travail. J'ose dire que nous pourrions nous tirer d'affaire pendant un an ou deux parce que nous pourrions continuer à payer les loyers actuels, que les frais de constructions diminueront peut-être et que nous économiserions de l'argent si nous retardions trois à quatre années. Cependant, j'espère avoir fait comprendre clairement dès le premier mot que le ministère se croit tenu de parer au désœuvrement. Nous sommes menacés d'une situation ouvrière passablement grave. Elle sera tolérable pendant l'été, mais je frémis à l'idée de ce que l'hiver nous réserve. je crains que beaucoup de gens ne manquent d'ouvrage. Je pense donc que le ministère doit entreprendre aussi promptement que les principes de l'économie le lui permettront la construction d'ouvrages qui auront une valeur réelle. Tant que nous le pourrons, nous aurons raison de nous mettre à l'ouvrage pour procurer du travail aux désœuvrés.

M. McMASTER: Les gens qui s'adonnent à l'industrie du bâtiment au Canada ont-ils réellement besoin d'ouvrage?

L'hon. M. CARVELL: Oui, indubitablement.

M. CAHILL: Le ministère a-t-il pour ligne de conduite de publier des avis d'adjudication dans tous les cas?

L'hon. M. CARVELL: Oui, même pour les fondations; et nous acceptons toujours l'offre la plus basse. Parfois, la députation serait étonnée de l'écart qui existe entre la plus basse soumission et la plus haute. Pour l'édifice de Toronto, la plus basse était de $17,000 à $18,000 et la plus élevée, de plus de $40,000. En publiant des avis d'adjudication de cette manière, nous pouvons commencer aussitôt les premiers travaux, et lorsque la fondation est achevée, les plans et le cahier des charges sont prêts pour tout l'édifice. D'un autre côté, nous pouvons avoir les plans assez tôt pour demander des soumissions pour la construction de tout l'édifice, y compris la fondation.

M. McKENZIE: En parlant de la fondation, le ministre veut-il dire le creusage et les assises en béton?

L'hon. M. CARVELL: Actuellement, les adjudications ont trait au creusage. Nous pourrons publier plus tard des avis d'adjudication pour les assises en béton jus-

qu'à fleur de sol ou à deux ou trois pieds au-dessus.

M. McKENZIE: Combien coûte le creusage, par verge cube? Le seul moyen de dire si l'ouvrage s'exécute à un prix raisonnable c'est de connaître l'espace à creuser et le coût du creusage.

L'hon. M. CARVELL: Avant la publication des avis d'adjudication, les employés du département font une estimation très prudente, et la députation serait surprise de constater combien l'offre la plus basse se rapproche de leurs calculs. Jusqu'au milieu de l'été dernier, lorsque les prix montaient sans cesse, les offres dépassaient d'ordinaire le chiffre de l'estimation du département; mais depuis six mois, elles ont été moindres, dans la plupart des cas. Pour les ouvrages de Toronto, la soumission est un peu plus basse que l'estimation.

M. LALOR: Le Gouvernement a-t-il posé un principe relativement à la catégorie d'ouvriers qu'on emploie pour la construction de ces édifices? Ceux qui ne sont pas citoyens du Canada, qui n'ont pas obtenu de lettres de naturalisation, qui sont étrangers au pays, ne devraient pas être employés à ces travaux. L'ouvrage devrait être confié à des citoyens canadiens, notamment aux anciens combattants. Le Gouvernement devrait poser ce principe, afin que l'entrepreneur sache quels ouvriers il doit employer.

L'hon. M. CARVELL: Dans l'adjudication des travaux, nous n'avons pas jusqu'à présent spécifié quelle main-d'œuvre devait être employée. Mais, dans ces derniers temps, nous avons pu étudier ce problème de près, et nous constatons que les soldats revenus du front ne veulent pas se livrer aux travaux d'excavation; ils estiment avoir creusé assez de tranchées en France. Il n'y a donc pas à nier le fait que les vétérans refusent de s'employer à construire les fondements d'un édifice.

M. LALOR: Je reconnais que cela est exact.

L'hon. M. CARVELL: J'ignore combien les entrepreneurs ont embauché d'ouvriers étrangers pour ces travaux, mais je crois qu'il serait difficile de décider nos ouvriers canadiens à creuser dans le sol pour préparer la construction des fondements de ces édifices. S'il devenait nécessaire d'exclure les étrangers des emplois que créent actuellement ces travaux de construction, je n'hésiterais pas à le faire. Mais, je ne pense pas que l'heure soit venue, et la main-d'œuvre de cette catégorie n'est pas présentement assez nombreuse au Canada pour qu'il y ait lieu d'établir une telle démarcation.

M. POWER: En ce qui concerne l'entrepôt du ministère de la Marine à Québec, quelles mesures le ministre prend-il pour adjuger les travaux? Dans l'état où il est actuellement, cet édifice offusque l'œil, situé comme il l'est juste au pied de la terrasse de Québec. J'espère que le ministre fera tout en son pouvoir pour hâter l'achèvement des travaux. Je comprends qu'il doit s'écouler plus d'un mois entre l'appel des soumissions et l'adjudication, et ce délai nous mène au milieu de novembre avant que les travaux aient chance d'être complétés. Si le ministre peut s'occuper de cette entreprise sans plus tarder, il rendra justice à la ville de Québec et servira bien son ministère.

L'hon. M. CARVELL: Les plans et devis doivent être déjà prêts. Lorsque fut votée, il y a deux ou trois semaines, une partie du budget, j'ai donné ordre à qui de droit de ne pas attendre l'adoption du budget principal, mais de préparer les plans et devis et d'inviter les entrepreneurs à soumissionner. Cela se fait actuellement pour un grand nombre d'entreprises, même avant que l'argent soit voté. On ne devrait pas éprouver de difficulté à terminer les travaux en question pour le mois de novembre, et je promets à mon honorable ami qu'ils seront achevés avant les froids de l'hiver.

M. McMASTER: Il n'est peut-être pas désirable de trop dépenser d'argent en construction ou en déblai, lorsque par tout le pays l'agriculture requiert tant de main-d'œuvre. En ce qui concerne la province de Québec, je puis dire que les agriculteurs se plaignent amèrement de ne pouvoir se procurer d'aide. Je conçois que ce n'est pas une entreprise facile, mais s'il est tant soit peu possible de le faire, je suggérerais qu'une partie de la main-d'œuvre fût dirigée des villes à la campagne, où elle est en grande demande, et où les emplois sont assez rémunérateurs.

L'hon. M. CARVELL: L'idée est excellente, et mon honorable ami voudra peut-être nous indiquer quelque moyen de réaliser son vœu.

M. McMASTER: Je suggère que l'on pourrait fort avantageusement employer une partie de l'argent, qui sera voté lors de l'adoption du projet du Gouvernement concernant l'amélioration des logements, à aider les agriculteurs à construire, à un faible

taux d'intérêt, des logements pour leur main-d'œuvre. Cela contribuerait beaucoup à attirer les travailleurs à la campagne.

M. McCREA: Le ministre a expliqué tantôt que les travaux publics entrepris dans divers endroits du pays avaient pour but de fournir de l'emploi aux sans-travail. Si nos sans-travail sont si nombreux qu'il faille venir ainsi à leur aide, au moment où le prix de la main-d'œuvre et des matériaux est si élevé, je ne vois pas comment le ministre peut nous demander $400,000 pour ériger un édifice destiné à l'immigration. Si nous avons tant de sans-travail, à coup sûr nous ne devrions pas encourager l'immigration.

Il y a quelques semaines à peine, le ministre déplorait notre état financier et se demandait comment nous ferions face à nos obligations; à en juger par son budget, ses craintes semblent avoir disparu à cet égard. Je reconnais qu'il nous faille aller de l'avant et construire des édifices là où ils sont nécessaires; mais je ne crois pas qu'il soit sage de multiplier les travaux publics pour fournir de l'emploi aux sans-travail, à l'heure même où l'on encourage les immigrants à venir s'établir ici.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami voudrait-il me signaler un item qu'il désire me voir retrancher?

M. McCREA: Oui, tous les item devraient subir des retranchements. Le ministre demande trois fois plus que ne comportait son budget de l'an dernier. Il veut de l'argent pour construire de nouveaux édifices et réparer les anciens.

Peut-être ne devrais-je pas me plaindre, parce que je produis et vends les matériaux employés dans la construction, mais le temps que l'on emploie à la construction est un temps très précieux. L'article relatif à l'édifice de l'immigration devrait être réservé.

M. PEDLOW: Je vois que l'on va ériger un abri pour le service du courrier rural à Walkerton. S'agit-il d'une nouvelle initiative du Gouvernement et quelle est la nature de cet abri ?

L'hon. M. CARVELL: Ce n'est qu'un hangar pour la protection des chevaux à l'édifice public de Walkerton pour les porteurs du courrier. Cette protection se trouve dans plusieurs autres endroits du pays pour les porteurs du courrier rural.

M. PEDLOW: Pourquoi est-il plus besoin d'un abri à Walkerton qu'à d'autres endroits d'Ontario ?

L'hon. M. CARVELL: Chaque fois, la demande en a été faite par le département des Postes.

Alberta.—Crédits de travaux publics imputables sur le revenu, $532,000.

M. CAHILL: Le ministre veut-il expliquer cet article ?

L'hon. M. CARVELL: Ce crédit est destiné à la construction d'un édifice public général à Calgary. Mon honorable ami connaît cette partie du pays et sait que le seul bureau de poste que l'on ait à Calgary se trouve dans une construction en bois, qui a été occupée depuis quatre ou cinq ans. Nous avons été obligés de louer un local dans l'édifice Lancaster pour deux ou trois ans. Maintenant, nous commençons la construction d'un édifice public, pas d'un bureau de poste, mais d'un bâtiment qui sera occupé par la poste et toutes les divisions du service public de Calgary.

Je suis absolument opposé à la construction d'un édifice public pour l'usage exclusif du bureau de poste ou des douanes ou pour autres services de cette nature. Une fois que vous affectez un bâtiment au bureau de poste, on ne peut plus en avoir l'usage pour d'autres services. Quand il s'agit des douanes, il est aussi facile à un chameau de passer dans le trou d'une aiguille que de faire pénétrer un autre service sous un toit où sont les douanes. J'aime à appeler ce bâtiment édifice public pour que tous les fonctionnaires de l'administration civile de cette ville y aient accès.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce un nouvel édifice ?

L'hon. M. CARVELL: Il coûtera, une fois terminé, 780,000 piastres.

L'hon. M. FIELDING: Vous l'appelez édifice du bureau de poste?

L'hon. M. CARVELL: Il sera occupé par le bureau de poste.

L'hon. M. FIELDING: Selon mon honorable ami, si le bureau de poste entre là, personne autre ne pourra y être admis.

L'hon. M. CARVELL: Nous allouerons un certain espace pour le bureau de poste.

L'hon. M. FIELDING: Et si vous essayez d'y placer un autre service, l'administration des postes vous opposera l'objet de ce crédit ?

M. CAHILL: L'entreprise a-t-elle été concédée et à qui ?

L'hon. M. CARVELL: Non, mais nous pourrons presque tout de suite demander

des soumissions pour les travaux d'excavation. Je suppose que nous suivrons la même ligne de conduite qu'à Montréal et à Toronto.

M. McMASTER: Ce système a eu pour résultat, à Montréal, de faire des fondations au prix de dizaines et de centaines de milliers de piastres sans qu'on ait érigé dessus aucun bâtiment pendant plusieurs années. La perte de l'intérêt d'un capital stagnant a dû représenter un fort montant. Je ne fais que donner un avertissement qui est peut-être inutile avec le présent ministre.

L'hon. M. CARVELL: Je le sais parfaitement, de même que je n'ignore pas qu'il y a eu une guerre depuis que ces fondations ont été faites.

M. McMASTER: On nous rappelle trop souvent qu'il y a eu une guerre. Ce n'est pas une excuse pour de mauvaises opérations. On ne doit pas se servir de la guerre comme excuse pour justifier des affaires qui ne sont pas excusables.

L'hon. M. CARVELL: La guerre justifie parfaitement la suspension des travaux.

M. McMASTER: Cette excuse tirée de la guerre revient trop souvent à la Chambre, et je n'ai pas l'intention de l'entendre répéter avec la même égalité d'humeur qui, d'habitude, caractérise ma conduite.

M. CAHILL: Je vois un article de 400,000 piastres pour Calgary et de 100,000 piastres pour Edmonton, et le total des édifices publics dans l'Alberta est de 532,000 piastres. La population de l'Alberta n'est pas aussi nombreuse que celle de la Saskatchewan, et les édifices de cette dernière province ne sont pas meilleurs que ceux de l'Alberta.

Je ne vois pas bien pour quelle raison nous devons dépenser $500,000 pour des édifices publics dans la province d'Alberta, alors que la Saskatchewan n'en demande que $38,000. Je sais que Saskatoon, Régina et Moosejaw ne sont pas mieux outillés qu'Edmonton sous ce rapport. Calgary ne possède qu'un édifice temporaire, et je trouve plutôt extraordinaire qu'on donne $500,000 à l'Alberta, tandis que la Saskatchewan, dont les besoins sont tout aussi grands, ne retire presque rien. Si le ministre cherche à distribuer des emplois aux ouvriers, il devrait en trouver, je pense, un aussi grand besoin dans une province que dans l'autre.

L'hon. M. CARVELL: J'espère que mon ami ne va pas croire que je dépense ces fonds de manière à plaire à tel ou tel endroit. Si je puis m'en empêcher, je ne débourserai pas un seul dollar dont la dépense n'est pas nécessaire. Il arrive que la Saskatchewan n'a pas besoin de nouveaux édifices publics; elle en a une quantité suffisante. Je viens de les visiter tous, et je puis donc en parler avec autant d'autorité que l'honorable député. Dans plusieurs des petites villes de la Saskatchewan le besoin d'un édifice se fait sentir, et je serais très heureux si nous pouvions les construire. Voilà pour cette catégorie d'édifices. Dans l'Alberta, nous trouvons un état de choses totalement différent. Il n'y a pas de place pour l'érection d'un bureau de poste, et il n'y a pas de bureau de poste. Pour ce qui touche à Edmonton, j'ai visité cette ville l'automne dernier et j'y ai fait la tournée de tous les édifices publics; l'encombrement est sérieux à cet endroit. Nos fonctionnaires sont logés çi et là, dans six ou sept locaux différents et nous payons, à peu près $40,000 en loyers, chaque année, dans la ville d'Edmonton. Il faut agir de quelque manière pour résoudre cette difficulté. J'ai demandé $100,000. Je ne sais si l'érection de nouveaux édifices serait justifiée; à mon idée, nous pourrions acheter dans la ville d'Edmonton un édifice qui nous donnerait satisfaction à tous points de vue, qui coûterait moins cher et qui serait de meilleure qualité que nos constructions d'aujourd'hui. Toutefois, je ne sais pas si nous devrions dépenser ces fonds à acheter des édifices à cette époque où l'un de nos grands devoirs est de donner de l'emploi aux ouvriers. Voilà le problème. Je suis loin de savoir ce qu'il faut faire dans la ville d'Edmonton. Si je faisais à mon goût et envisageais cette question au seul point de vue d'affaires, je pourrais acheter deux ou trois édifices à un prix fort réduit; ils ne me coûteraient que 50 p. 100 du prix d'une nouvelle construction.

M. JACOBS: Alors, pourquoi ne pas acheter?

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai pas dit que nous n'achèterions pas. Nous allons étudier sérieusement toute cette difficulté.

M. JACOBS: A mon sens, la politique du département consiste à construire des édifices partout où il en faut, plutôt que de les acheter, et ce, dans le but de fournir de l'emploi aux ouvriers; le ministère suit cette politique alors même que la nouvelle construction coûte deux fois plus que le prix de l'édifice offert en vente. Est-ce là une politique sérieuse au point de vue d'affaires? Est-ce que ce Gouvernement

existe pour faire une administration sérieuse du pays ou pour faire l'aumône?

L'hon. M. CARVELL: Je ne trouve pas justifiée la conclusion de l'honorable député. Je n'ai pas fait entendre que je me proposais de construire des édifices qui coûteraient le double de ce que nous payerions un édifice déjà debout. J'ai déclaré qu'à certains endroits—et j'ai donné des détails—nous allons construire de nouveaux édifices parce qu'ils sont nécessaires. Nous croyons que ces travaux de construction vont nous coûter plus cher qu'en temps ordinaire; mais nous croyons également qu'il est nécessaire non seulement d'ériger ces édifices, mais encore de fournir de l'emploi aux ouvriers. La situation actuelle à Edmonton diffère un peu de ce que nous rencontrons ailleurs. Que je sache, il n'y existe pas la même nécessité de fournir de l'emploi, et je me demande sérieusement si nous n'aurions pas raison de nous guider à la seule lumière de l'intérêt pécuniaire, et d'acheter au lieu de construire. La question n'est pas du tout décidée, et il faudra une décision dans un sens ou dans l'autre avant de pouvoir marcher de l'avant avec l'entreprise. Cette décision s'impose avant la prorogation du Parlement.

M. JACOBS: Demandez-vous le présent crédit pour acheter un édifice?

L'hon. M. CARVELL: Non; pour en construire un.

M. JACOBS: Alors vous ne pensez pas du tout à l'achat?

L'hon. M. CARVELL: Non, sauf si nous prenons la décision d'acheter comme étant la meilleure politique à suivre dans les circonstances; en ce cas nous devrons faire voter le montant sous forme de crédit supplémentaire.

M. JACOBS: A mon sens, si vous achetez, vous ne dépenserez que la moitié du prix d'une construction nouvelle; alors vous n'aurez pas besoin d'un crédit supplémentaire.

L'hon. M. CARVELL: Il est impossible d'acheter à Edmonton, pas plus pour $100,000 que pour $50,000, un édifice convenable à loger les fonctionnaires de l'Etat. Le présent crédit est destiné à payer la construction d'une aile au bureau de poste actuel. Si nous adoptons comme politique d'acheter un édifice, nous n'aurons pas besoin de cet argent; ce subside tombera; mais nous devrons exposer les faits au Parlement et lui faire voter le prix d'achat.

M. JACOBS: N'est-ce pas tout à fait le moment de nous éclairer sur la politique du Gouvernement quant à la construction ou l'achat d'édifices publics?

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai pas eu l'occasion de discuter cette question avec mes collègues; je ne puis faire de déclaration avant d'y être autorisé. J'ai fait connaître au comité mes avis en la matière. C'est, je pense, une question très grave que de savoir si nous achèterons, ou si nous construirons à Edmonton. Mais rien ne sera fait avant que le Parlement ne soit prévenu. Si nous décidons d'acheter, il faudra consulter le Parlement.

M. JACOBS: Ne serait-il pas bon de réserver cet article jusqu'à ce que le Gouvernement en vienne à une décision?

L'hon. M. CARVELL: Je ne pense pas que cela soit bien utile. Si nous n'achetons pas, nous devrons pourvoir à un local additionnel. C'est le but de ce subside. Si nous n'en avons pas besoin, nous ne l'emploierons pas.

M. CAHILL: Les loyers que l'on paie actuellement à Calgary et à Edmonton dépassent-ils de beaucoup l'intérêt du capital qui serait placé dans un nouvel édifice?

L'hon. M. CARVELL: Je ne suis pas en état de donner les détails exacts. D'après ce que je me rappelle, nous payons en loyers, dans Calgary et Edmonton, de 35 à 40 milliers par année. Il me fera plaisir de transmettre les chiffres précis au comité. Il n'y a aucun secret là-dedans. Je suis sûr que nous payons autant actuellement en loyers que nous le ferions en intérêts sur un nouvel édifice dans chacune de ces villes. Tout honorable député admettra le grand avantage de loger tous les fonctionnaires du Gouvernement sous un même toit, avec un service de concierge et une administration uniques; c'est mieux que de les répandre sur six endroits différents dans chaque ville.

M. DOUGLAS: J'espère que le ministre approfondira très soigneusement cette question des édifices publics dans Edmonton. J'ai écouté avec un grand plaisir sa déclaration de la politique possible du département relativement aux édifices publics, particulièrement dans Edmonton. Les services fédéraux y sont répandus par toute la ville; au point de vue de l'accommodement du public, l'organisation y est très déplorable. Le loyer qu'y paie le Gouvernement pour le service public suffirait à solder l'intérêt sur un édifice d'un million. Le Gou-

vernement ferait bien d'approfondir la question et de considérer s'il ne serait pas bon d'acheter un édifice et de réunir tous les services sous un même toit, au lieu de construire sous les conditions actuelles.

M. CAHILL: La commission qui voyage à travers l'Ouest actuellement rapporte qu'il y a peu de chômage à Calgary et à Edmonton. Ne serait-il pas à propos de remettre à une autre année la construction à Calgary?

L'hon. M. CARVELL: Je ne puis agréer à la proposition de mon honorable ami. Je crois que nous devrions poursuivre la construction d'un édifice public à Calgary. Cet ouvrage est d'une telle importance qu'il faut y procéder.

M. McKENZIE: Il y a deux motifs que le ministre pouvait également donner de la construction de cet édifice. Il les a donnés tous les deux. L'un est la nécessité publique de l'utilisation de l'édifice; l'autre, l'avantage, en construisant, de donner de l'emploi à ceux qui en recherchent. Mon honorable ami (M. Cahill) dit qu'il est informé que le manque d'emplois est faible dans l'Ouest. Il y a une couple de jours, j'ai rencontré un homme de l'Ouest très distingué, directeur de l'Association des producteurs de blé, mon bon ami M. Roderick McKenzie, dont la réputation est grande dans l'Ouest. Il m'apprit qu'il y était extrêmement difficile de se procurer de l'aide. Je lui demandai si les cultivateurs pourraient exécuter leurs travaux ce printemps: il me répondit qu'il était fort difficile de se procurer de l'aide sur les fermes. Je ne pense pas que le Gouvernement doive s'inquiéter de trouver de l'emploi à un individu qui pourrait en avoir sur les fermes. Nous avons dans l'Est un grand nombre de jeunes gens désireux de travailler sur les fermes à ce que l'on appelle la moisson (et je suppose que les travaux du printemps, plantations et semences, ne sont pas plus difficiles que ceux de la moisson). Si des milliers de nos jeunes gens ont été capables d'aller dans l'Ouest à l'époque de la moisson et d'y rendre des services, je ne vois pas pourquoi, on n'encouragerait pas nos travailleurs au lieu de leur permettre de rester oisifs, à aller s'employer sur les fermes et êtres utiles au pays en général. Le ministre a dit qu'il ne savait pas comment on pourrait détourner un individu de l'oisiveté dans les villes et l'employer sur les fermes. Il y a un bon moyen: c'est de lui laisser sentir le besoin de se procurer de l'emploi pour lui-même et d'utiliser ses énergies à son propre avantage. Quand j'étais jeune homme, je dus me chercher du travail.

Je n'avais pas de Gouvernement pour me fournir du travail; il m'a fallu aller en chercher moi-même, en trouver, puis me mettre à l'ouvrage. Je crains que les corps publics ne montrent trop de sollicitude, de nos jours, détruisant ainsi chez les gens toute initiative et tout désir de se tirer d'affaire seul. C'est une voie dangereuse. Il n'y a pas une personne qui cherchera à pourvoir à son propre entretien, si elle sait que le Gouvernement va tout faire pour elle et qu'elle n'aura qu'à s'asseoir et dire qu'il n'y a pas de travail. Je ne pense pas que ce soit là ce que nos gens désirent. Ils veulent un endroit où ils peuvent travailler. S'il y a de l'ouvrage dans l'Alberta, la Saskatchewan ou le Manitoba, je ne pense pas que nous devrions ériger des édifices publics, construire des lignes de chemins de fer ou entreprendre de grands travaux publics, simplement dans le but de procurer du travail à ces gens-là, du moment qu'ils peuvent aller dans les fermes où leur travail sera beaucoup plus productif qu'il ne le serait dans les autres genres de travaux. Naturellement, quand il s'agit de construire une ligne de chemin de fer pour le besoin du transport, c'est différent. Au lieu de se lancer dans des travaux publics à seule fin de procurer de l'ouvrage à ceux qui n'en ont pas, je trouve qu'il vaudrait bien mieux encourager ces gens à aller travailler la terre. Si la situation dans l'Ouest, aujourd'hui, est telle qu'on me la dépeint et telle qu'elle paraît être, d'après les témoignages rendus devant la commission gouvernementale qui fait actuellement le tour des provinces de l'Ouest, il ne semble pas y avoir grand besoin de dépenser de l'argent pour procurer du travail.

M. REID (Mackenzie): Relativement à ce crédit pour la construction d'un bureau de poste à Calgary, le ministre a dit très justement que l'édifice dont on se sert actuellement est une cabane, et je dirai même une cabane très ordinaire, dans le genre de celles dont on se sert dans l'Est pour mettre le bois. Si cela existait dans une ville de l'Est ou dans les provinces maritimes, nous en entendrions vite parler. Pourquoi faire une distinction à l'endroit de la cité de Calgary? C'est une ville de 60,000 habitants, et, cependant, elle a un bûcher en guise de bureau de poste.

M. TWEEDIE: Je regrette de voir qu'il y a désaccord au sujet de cet édifice à Calgary. On a fait des arrangements pour sa construction, en 1914. L'ancienne bâ-

tisse a été brûlée, de sorte que la ville est restée sans bureau de poste. Il a fallu occuper un local temporaire, et quand ce local est devenu inhabitable, le personnel s'est transporté dans un autre, qui est celui que l'on occupe actuellement et qui ne convient pas du tout. On a eu des difficultés avec le personnel. Les employés se sont montrés très patients jusqu'à ce qu'ils eussent été logés dans le local actuel. Le travail est réparti dans toute la ville, et s'il y a un endroit où l'on a besoin d'un bureau de poste, au Canada, c'est bien à Calgary, qui est un des plus grands centres postaux du Dominion. Il faut ériger un édifice qui puisse servir à d'autres fins que le service des postes. Le Gouvernement a parfaitement raison de faire cette dépense et je souhaite que le ministère des Travaux publics procède à la construction de ce bâtiment avec toute la diligence possible.

Colombie-Anglaise.—Edifices publics, $111,475.60.

M. PEDLOW: Je remarque une petite somme pour taxe sur un édifice du Gouvernement, en Colombie-Anglaise. Je n'en vois pas pour les autres provinces. Je voudrais savoir pourquoi le Gouvernement paye des taxes sur un édifice public, à Victoria, et n'en paye pas dans les autres villes.

L'hon. M. CARVELL: C'est un vieux bureau de poste qui a été abandonné. Il appartient à l'Etat, mais on l'a loué depuis que l'on a construit un nouvel édifice. Le Gouvernement a pris pour habitude, lorsqu'il cesse d'occuper un bâtiment, et en retire un loyer, de payer des taxes à la municipalité. C'est une somme insignifiante que le paiement de cet impôt, et d'autre part, nous en retirons un revenu.

M. PEDLOW: N'y a-t-il pas d'autres édifices publics dans le même cas, ailleurs au Canada?

L'hon. M. CARVELL: Certainement, il y en a à Ottawa Il y a des maisons dans la rue Wellington, dans ce que nous appelons le territoire exproprié, qui appartiennent à l'Etat et qui sont louées à des particuliers. Nous percevons un revenu de ces maisons, et, en conséquence, nous payons des impôts sur ces propriétés à la municipalité d'Ottawa; c'est ce que nous ferions partout, dans les mêmes circonstances.

M. PEDLOW: Il n'en est pas fait mention dans les comptes publics.

L'hon. M. CARVELL: Je ne saurais dire ce qui en est. Cependant, ce sont bien là les faits.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Le ministre voudrait-il nous dire le chiffre des recettes provenant de cette propriété à Victoria?

L'hon. M. CARVELL: Je ne saurais donner ce renseignement sur-le-champ.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Je tiens à savoir si nous réalisons quelques recettes.

L'hon. M. CARVELL: Il n'est guère possible de réaliser de grosses recettes sur un vieux bâtiment.

M. McKENZIE: La philosophie du ministre au sujet de ces loyers laisse à désirer. S'il utilise le bâtiment comme bureau de poste, il en retire beaucoup plus de recettes qu'il ne le ferait, si un locataire occupait le bâtiment. Si le ministre obtient 10,000 piastres pour l'usage d'un bâtiment comme bureau de poste, il ne payera pas de taxe; mais il en paye, si un locataire occupe la propriété et paye 100 piastres de loyer. Cet argument me semble peu probant.

L'hon. M. CARVELL: Ce système n'est peut-être pas bien logique, mais le ministre actuel des Travaux publics en est fortement épris. Mon honorable ami le sait, la loi de l'Amérique britannique du Nord déclare que le Gouvernement n'est pas soumis au paiement des taxes sur ses propriétés; et dans chaque ville du Canada où l'on a construit des bâtiments publics, des propriétés d'un grand prix se trouvent exemptes de taxes municipales. Je me demande quelquefois s'il ne serait pas préférable d'apporter à la constitution un amendement décrétant que le Gouvernement doit payer les taxes à la municipalité où sa propriété est située comme le fait tout autre propriétaire. Cependant il est inutile que j'exprime un avis à cet égard, car le débat ne dépend pas de la solution de cette question. Toutefois j'ai une opinion très arrêtée à cet égard, et du moment que le Gouvernement fait l'acquisition d'une propriété qu'il n'occupe pas pour les besoins de l'Etat, mais qu'il loue à un locataire qui paye un loyer, je crois que nous sommes tenus de nous conformer à tous les règlements municipaux, même touchant le paiement des taxes. Encore que ce ne soit peut-être pas une opinion fondée en droit, il me semble que cela n'est que juste envers la municipalité intéressée.

M. PEDLOW: A mon avis l'attitude prise par le ministre à cet égard est juste et légitime; seulement je désire savoir pourquoi cet item touchant les édifices publics de la Colombie-Anglaise n'est pas assimilé, en matière de comptabilité, à celui des édifices publics d'Ottawa.

L'hon. M. CARVELL: Je dois ajouter que c'est là un système qui est en vogue depuis quelque temps. Quant aux bâtiments d'Ottawa achetés il y a trois ou quatre ans, nous payons les taxes et je me ferai un devoir de soumettre tous les détails. Que l'honorable député se reporte à l'article 120 qui figure à la page 72 du budget, il y trouvera ces détails sous la rubrique "Edifices fédéraux en général". Nous payons maintenant sur ce crédit les taxes pour ces propriétés d'Ottawa et autres propriétés au Canada.

M. PEDLOW: Au point de vue de la comptabilité, cet article devrait porter une désignation uniforme pour tous les bâtiments de l'Etat.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami a peut-être raison et je lui fournirai tous les détails voulus. Nous payons certainement des taxes à la municipalité d'Ottawa pour ces bâtiments qui sont notre propriété et que nous louons à des particuliers.

M. McKENZIE: Je déclare au ministre qu'il ne devrait plus payer de taxes; la loi n'oblige pas l'Etat à les payer. L'Etat ou le gouvernement possèdent au Canada et dans chaque partie de l'empire des propriétés qui sont exemptes de taxes. Pourquoi irions-nous par pure sympathie faire un arrangement qui n'est applicable qu'à une partie du pays. Ce n'est pas légal et il ne faudrait pas le faire. La loi décrète que les propriétés du roi sont exemptes de taxes. et par conséquent le ministre en payant les taxes sur ces propriétés agit sans autorisation.

L'hon. M. CARVELL: Pour moi personnellement, ce n'est pas une question de sympathie; je l'envisage absolument au point de vue de la justice stricte. Il est possible qu'on puisse agiter la question de savoir si la loi de l'Amérique Britannique du Nord nous autorise à payer ces taxes. D'après mon interprétation de la Constitution, nous ne sommes pas obligés de savoir si la loi de l'Amérique britannique possède dans une municipalité une propriété qu'il loue et dont il perçoit un revenu, je me demande comment l'honorable député peut prétendre que nous ne sommes pas obligés de payer des taxes municipales?

M. McCREA: Que fait-on du montant du loyer?

L'hon. M. CARVELL: Il est naturellement versé dans le fonds du revenu consolidé.

M. McCREA: Vous ne vous en servez pas pour payer les taxes?

L'hon. M. CARVELL: Non, l'argent est versé au fonds du revenu consolidé et nous payons les taxes suivant la méthode ordinaire.

Il y a autre chose que je dois apprendre à mon honorable ami: Dans tout le pays, et depuis des années, le gouvernement fédéral a payé aux municipalités des taxes pour les améliorations locales. Si l'on perce une rue ou si l'on construit un trottoir en façade ou sur les côtés d'une propriété du Gouvernement nous payons notre part régulière de ces travaux exactement comme un propriétaire ordinaire et nous devons le faire. Nous avons ce devoir à remplir envers les municipalités. J'estime que nous sommes aussi obligés de payer les taxes sur une propriété dont nous retirons un revenu que nous le sommes de payer des taxes sur des améliorations locales.

M. McCREA: Le ministre ne pense-t-il pas que nous avons le droit de connaître le montant des loyers que nous recevons?

L'hon. M. CARVELL: Je serai trop heureux de fournir à mon honorable ami demain ou quand il le voudra tous les renseignements possibles.

M. PEDLOW: Il y a une autre particularité à propos de ce crédit pour laquelle je voudrais me renseigner. J'ai vu récemment dans les journaux que le maire d'Ottawa avait exprimé son mécontentement au sujet de l'octroi annuel que fait le Gouvernement à propos de la taxation de cette ville. . .

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député veut bien attendre que nous soyons arrivés aux crédits pour les édifices publics d'Ottawa il sera dans l'ordre en soulevant cette question. Ottawa est très loin de la Colombie-Anglaise.

M. PEDLOW: Je le sais et je ne parlais de cette question qu'au point de vue général à propos de ce crédit.

M. le PRESIDENT: L'honorable député fera mieux d'attendre que nous soyons arrivés au prochain crédit.

M. TWEEDIE: Le ministre a pris une position parfaitement justifiée. Supposons un instant que le gouvernement fédéral ait deux ou trois édifices dans une ville quelconque du Canada, qu'il loue et dont il reçoive des loyers. S'il ne paie pas sa part de taxes le poids en retombe sur les autres contribuables. Tant que le gouvernement fédéral a une propriété qu'il utilise pour les besoins du Gouvernement et n'en retire aucun loyer, le principe de l'exemption de taxe s'applique et doit s'appliquer. Mais il n'y a pas de raison parce que le Gouvernement se rende acquéreur de propriété dans une municipalité et, en concurrence avec d'autres propriétaires, retire un revenu de cette propriété sans participer à sa juste répartition des taxes. C'est absolument injustifiable.

M. McKENZIE: Comme l'a dit il y a quelque temps l'honorable député de Queens-et-Shelburne (M. Fielding) la loi peut être sotte, mais néanmoins, la loi dit que le roi ne paie pas de taxes. Si l'honorable député de Calgary (M. Tweedee) trouve des erreurs dans la loi, il serait préférable de la changer et de dire que le roi ou le Gouvernement représentant le roi doit payer des taxes sur la propriété du Gouvernement partout où elle se trouve. Mais tant que ce sera la loi que le roi ne paie pas de taxes nous ne sommes pas tenus de faire ce paiement. C'est préférable de se conformer à cette loi que de s'en écarter et sous le prétexte de sympathie ou de quelques notions que nous pouvons avoir, de payer des taxes sur une propriété du moment que nous en recevons quelque revenu. L'idée qui préside à l'imposition des taxes locales c'est qu'un homme peut faire instruire ses enfants, bénéficier de l'éclairage des rues, avoir la protection de la police et autres avantages qui dérivent de l'administration locale de l'endroit où il vit, par conséquent il paie des taxes. S'il ne demeure pas dans la ville où se trouve sa propriété, mais à un autre endroit, il doit contribuer au fonds général qui lui accorde les avantages généraux et la protection des institutions municipales ou provinciales. Mais le roi ne jouit d'aucuns de ces avantages de sa propriété et par suite il ne paie pas de taxes. Le roi possède nominalement cette propriété. Dans tous les cas c'est le motif pour lequel il ne paye pas de taxes parce que dans ces différents endroits il ne jouit pas de ces avantages qui dérivent de l'impôt. Du moment que c'est la loi que la propriété du Gouvernement n'est pas soumise à la taxe, il est préférable de nous en tenir à la loi.

M. PROULX: Je comprends que la propriété du Gouvernement n'est pas soumise au paiement des taxes générales; mais pour les répartitions dans le cas d'améliorations locales, comme un trottoir le long d'une propriété du Gouvernement, le Gouvernement devrait payer sa part.

L'hon. M. CALDER: L'Etat n'est pas soumis aux taxes de cette nature.

L'hon. M. CARVELL: En tout cas, nous les payons.

M. PEDLOW: Relativement à l'item 119, je désire appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il reste une somme de 1,475 piastres et 60 cents pour arrérages de taxes que l'Etat doit à la ville de Victoria pour l'exercice de 1918. J'ai demandé des renseignements au ministre à ce sujet, et il m'a répondu que certains édifices de l'Etat dans la ville d'Ottawa paie des taxes. Or, je désire savoir quel est le chiffre des taxes que le Gouvernement paie à la ville d'Ottawa?

M. le PRESIDENT: J'ai décidé tout à l'heure que l'honorable député n'avait pas le droit de poser cette question et j'espère qu'il voudra bien s'en tenir à cette décision.

Edifices publics, en général, $185,000.

M. McMASTER: Monsieur le Président, au sujet de cet item, je relève une somme de 5,000 piastres pour l'achat de drapeaux destinés aux édifices publics du Dominion; j'aurais quelques observations à faire sur ce sujet.

D'abord, je désire appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur le fait qu'un bon nombre—je devrais peut-être dire la plupart des gardiens des édifices publics—ne prennent guère soin des drapeaux; si vous prenez la peine d'observer ce qui se passe, vous vous rendrez compte que les drapeaux restent exposés à tous les temps et qu'on les laisse flotter aussi bien la nuit que le jour. Ces négligences devraient être portées à la connaissance des intéressés, en invoquant: premièrement la raison d'économie; secondement la nécessité de donner au peuple une leçon d'épargne et troisièmement par respect pour le drapeau lui-même.

De plus, j'ai une autre question à signaler à l'attention de la Chambre, et je crois que le moment est bien choisi pour le faire. Le Canada a un drapeau pour les fins maritimes. Les navires de notre marine marchande déploient fièrement le drapeau canadien, tandis que nos navires de guerre

font flotter le drapeau britannique à un mât et le drapeau canadien à l'autre.

M. DUFF: On a obligé nos marins à abaisser le drapeau canadien.

M. McMASTER: Je ne connaissais pas cet incident. Quoi qu'il en soit, la question que je désire soumettre à la Chambre, c'est que nous devrions avoir un drapeau national sur terre aussi bien que sur mer. La grande confédération australienne a un drapeau national et, si je suis bien renseigné, la Nouvelle-Zélande est dans le même cas. Le Canada devrait aussi avoir son drapeau national. Je suis d'avis que si nous avions notre drapeau national, cela favoriserait l'union nationale et, pour moi, si nous parvenions à développer ici un excellent esprit national, nous aurions le remède qui mettrait fin à tous ces conflits de race et de religion, qui constituent un véritable fléau pour le pays.

La presse canadienne s'est déjà occupée de la question. Je me souviens d'avoir lu dans les colonnes de l'édition hebdomadaire du "Witness", de Montréal, un poème, dû à la plume d'une jeune Canadienne, relativement à la nécessité pour le Canada d'avoir son drapeau national. Je recommande l'étude de cette question au patriotisme de l'honorable ministre des Travaux publics qui est apparemment chargé de l'administration du département des drapeaux. J'aimerais à voir surgir au pays un esprit national fort et sain, et d'une nature aussi caractéristique que la saveur de notre sirop d'érable.

En tout état de cause, il s'agit d'une question qui mérite d'appeler l'attention du public. Nos soldats, qui ont lutté si vaillamment sur les champs de bataille d'outremer, n'étaient pas seulement fiers d'être des soldats britanniques, mais ils se proclamaient avec orgueil des soldats canadiens. Nous sommes fiers d'appartenir à la grande association des confédérations britanniques—je préfère ce nom à celui de l'empire britannique—et voilà pourquoi j'aimerais à voir flotter le drapeau national du Canada sur terre aussi bien que sur mer.

M. le PRESIDENT: Afin que je ne sois pas à la peine de rappeler les honorables députés à la question, je ferai observer que l'item en discussion à l'heure qu'il est, et ayant trait à l'achat des drapeaux pour les édifices publics du Dominion, n'est certainement pas de nature à donner lieu à un débat touchant l'adoption d'un drapeau national. Il est peut-être bon—et j'espère que c'est l'idée directrice de mon excellent ami de Brome—de débattre en ce moment quelle sorte de drapeaux on achètera, peu importe qu'il s'agisse du drapeau britannique, du drapeau canadien ou du drapeau de la marine de guerre. Toutefois, le ministre des Travaux publics n'a pas juridiction pour choisir un nouveau drapeau canadien. Les honorables députés n'ont donc pas le droit de discuter la question du choix d'un drapeau national à propos de l'article en délibération.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami de Brome, je m'en rends compte, a soulevé une question très importante. Je n'ai pas l'intention de répondre à la question qu'il m'a posée sur la nationalité des drapeaux que nous achèterons. A mon avis, il s'agit d'une question qu'il appartient à d'autres de décider. Je partage absolument l'opinion qu'il a manifestée, à savoir qu'il est nécessaire de prendre soin de ces drapeaux. Je crois, moi aussi, qu'au cours des deux, trois ou quatre dernières années, les gardiens des édifices n'ont pas pris tous les soins voulus pour conserver les drapeaux. Tous les gardiens reçoivent des instructions du département de hisser les drapeaux sur les édifices publics le matin pour les abaisser au coucher du soleil; c'est là une coutume sensée et raisonnable. Au cours de la guerre, toutefois, les gens étaient désireux de voir les drapeaux flotter après les heures fixées et, dans nombre de cas, il est évident que les gardiens ont jugé qu'il était plus commode de laisser flotter les drapeaux tout le temps au lieu de les abaisser le soir pour les hisser de nouveau le lendemain matin.

L'hon. M. FIELDING: Sans disconvenir de l'à-propos d'une remarque faite par le représentant de Brome, le ministre me permettra-t-il de lui demander quelle sorte de drapeaux l'on distribue officiellement pour les édifices publics? Si je pose au ministre cette question, c'est que l'on fait, un peu partout au Canada, un usage impropre d'un pavillon rouge qui est celui de notre marine marchande. Ce n'est pas un pavillon de terre mais de mer, et l'on en fait cependant un très fréquent usage au Canada dans les cérémonies publiques. Il est de fait que les drapeaux arborés dans un but de décor sont la moitié du temps, ou même davantage, le pavillon rouge britannique portant dans un coin les armes du Canada. C'est là un drapeau essentiellement maritime, et que tous les bâtiments de la marine marchande canadienne arborent à juste titre. Le pavillon rouge anglais est le pavillon

de la marine marchande britannique, et c'est celui du Canada quand il porte au volant les armes de ce pays; mais ni l'un ni l'autre ne devraient servir sur terre. Il est pourtant d'un usage presque universel au Canada. De là vient que j'aimerais à savoir de mon honorable ami si c'est là le drapeau que distribue l'administration, ou l'Union-Jack seul est distribué.

L'hon. M. CARVELL: Nous ne distribuons que l'Union-Jack.

L'hon. M. FIELDING: C'est bien cela?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. COPP: Je désirerais savoir du ministre s'il a devant lui une note relative aux améliorations qu'il se propose de faire dans les stations agronomiques avec cette somme de 150,000 piastres inscrite au budget.

L'hon. M. CARVELL: Oui, j'ai cette note. Elle mentionne d'abord la station centrale d'Ottawa, 35,000 piastres. Ensuite viennent les détails au complet: le soin du bétail, par exemple, 16,000 piastres; les abeilles, 300 piastres; les plantes, 3,000 piastres; les céréales, 300 piastres et ainsi de suite. Viennent après cela les stations agronomiques situées hors de la capital, et celles où l'on traite les tabacs, 3,525 piastres; Charlottetown, (I.P.-E.), 10,510 piastres; Kentville (N.-E.), 3,500 piastres; Napan (N.-E.), 5,425 piastres; Frédéricton (N.-B.), 2,900 piastres; Sainte-Anne-de-la-Pocatière (P.Q.), 4,450 piastres; Cap-Rouge (P.Q.), 4,000 piastres; Lennoxville (P.Q.), 5,650 piastres; Morden (Man.), 7,300 piastres; Brandon (Man.), 3,600 piastres; Indian-Head (Sask.), 2,000 piastres; Rosthern (Sask.), 3,800 piastres; Scott (Sask.), 3,450 piastres; Lethbridge (Alb.), 16,175 piastres; Lacombe (Alb.), 4,650 piastres; Summerland (C.-A.), 20,200 piastres; Invermere (C.-A.), 4,550 piastres; Agassiz (C.-A.), 5,200 piastres; Sydney (C.-A.), 3,300 piastres.

M. COPP: Comme je le fais à chaque session depuis mon arrivée ici, je proteste contre la dépense exagérée dans laquelle nous entraînent ces stations agronomiques. Celle d'Ottawa constitue un rendez-vous délicieux pour des pique-niques, mais, dans les circonstances actuelles, ce n'est pas faire des deniers publics un emploi bien recommandable. Personne plus que moi n'aime à visiter ces lieux qui charment le regard, mais il est grandement temps que l'on adopte des méthodes qui servent davantage à encourager l'agriculture. Nos cultivateurs ne tirent de ces stations aucun bénéfice pratique. On n'y va qu'en partie de plaisir, et elles approvisionnent de plantes certains particuliers. Tout cela est bien joli, mais ne rapporte rien au trésor. Je m'oppose tout simplement à ce que l'on maintienne l'existence de ces stations.

M. CASGRAIN: A-t-on prévu au budget l'établissement d'une station agronomique dans le comté de Charlevoix, à la Baie-Saint-Paul.

L'hon. M. CARVELL: Non. A vrai dire, nous ne sommes que les agents du ministère de l'Agriculture quand il s'agit de la construction de ces édifices, et je ne peux que répondre de ce que l'on me présente. Quant aux remarques de mon honorable ami (M. Copp), j'ai critiqué autrefois certaines des dépenses que ces stations occasionnent. J'en pourrais citer quelques-unes dont l'utilité me paraît fort douteuse; mais je ne saurais convenir de l'à-propos des remarques de mon honorable ami relativement à la Ferme expérimentale d'Ottawa. Je sais bien que le cultivateur ne peut pas reproduire tout ce qu'il voit là, car les fonds lui manquent; mais le but d'une telle station n'est pas tant de montrer aux cultivateurs la manière d'exécuter leur travail que de poursuivre des expériences qui peuvent être utiles à celui qui désirerait s'instruire. Je vais moi-même souvent à la Ferme expérimentale pour des informations, que j'ai toujours pu obtenir. Je regrette que le public ne prenne point connaissance de la masse de renseignements qui se publient chaque année en conséquence des essais que l'on poursuit à cette station.

M. COPP: Mon honorable ami ne pourrait-il obtenir autrement les informations dont il a besoin.

L'hon. M. CARVELL: Non, il faut que d'abord l'essai ait eu lieu. Des renseignements théoriques ne valent rien pour les cultivateurs; il faut qu'ils aient des informations basées sur l'expérience.

M. COPP: Tous les membres de la députation ont dû recevoir aujourd'hui, du ministère de l'Agriculture, une circulaire contenant la photographie d'une récolte de blé qu'un certain puceron est en train de détruire. Sans être cultivateur, je comprends l'importance du sujet traité dans cette circulaire. Les frais se rattachant à pareille démarche sont tout à fait à démontrer que la ferme expérimentale nous fournit bien peu d'avantages en retour de ce qu'elle nous coûte.

M. KNOX: Je suis surpris de ce que pensent les habitants de l'Est au sujet des fer-

mes expérimentales. Nous qui habitons l'Ouest, nous apprécions les bienfaits des fermes expérimentales de notre région et ceux de la ferme centrale d'Ottawa. A preuve de ce que je viens d'affirmer, je mentionnerai la culture du blé Marquis, une variété développée par le docteur Saunders et qui a valu des millions de dollars au Canada.

M. CANNON: Il y a quelques années avait lieu dans le comté de Dorchester une élection partielle où M. Sévigny, alors membre du cabinet Borden, fut élu à une bonne majorité. Il avait promis aux électeurs de faire établir une ferme expérimentale dans ce comté. Il n'y en a pas encore et plusieurs de mes commettants m'ont écrit d'y en faire établir une. Le Gouvernement actuel étant, à mes yeux, le même que le précédent, j'en conclus que le ministre des Travaux publics est tenu de remplir les promesses faites par le ministre disparu. Dorchester est absolument bien situé pour convenir à l'établissement d'une ferme expérimentale; il est tout près de la ville de Québec, il est voisin du comté de Beauce représenté par mon illustre ami (M. Béland), et l'établissement d'une ferme expérimentale dans ses limites procurerait de grands avantages au public. A en croire le député de Westmorland (M. Copp), les fermes expérimentales causent plutôt un gaspillage d'argent. Il n'en serait pas ainsi dans mon comté. Si le budget principal ne comprend pas de crédit aux fins d'y en établir une, l'honorable ministre devrait en inscrire au budget supplémentaire, car il ne niera pas que si l'on fait une promesse, il faille la tenir.

L'hon. M. CARVELL: Je ne trouve pas de crédit comme celui-là au budget, mais je ne suis ici qu'à titre d'agent du ministre de l'Agriculture, et j'ignore pourquoi ce crédit n'est pas compris au budget. Cependant, je me rappelle qu'en obéissance à un rapport déposé il y a une couple d'années, le gouvernement de cette époque a fait distribuer, dans tout le comté de Dorchester, un grand nombre d'excellents animaux de race, mais que la population y a attaché si peu de prix qu'elle les a complètement négligés. Le ministère a conclu de là qu'elle n'en voulait pas. Si j'étais appelé à dire pourquoi le ministre n'a pas inscrit d'item au budget pour l'établissement de pareille ferme, je répondrais que c'est pour cette raison-là.

L'hon. M. BELAND: Cette promesse d'une ferme expérimentale par un ancien ministre n'a pas été remplie, mais elle a été faite aux électeurs de Dorchester par un membre du cabinet précédent et non pas de celui dont le ministre des Travaux publics fait partie. Il s'est dépensé beaucoup d'argent dans ce comté à l'occasion de cette fameuse élection. Le comté de Beauce est voisin de celui de Dorchester, il ne s'est rien dépensé dans le comté de Beauce à l'occasion de la dernière élection ni à l'occasion de la précédente, le comté de Beauce, autrefois couvert de forêts, est converti depuis quelques années en région agricole très prospère et comprend les plus riches érablières du Dominion qui fournissent en moyenne une récolte d'environ un million 500,000 livres de sucre d'érable. Voilà autant de raisons pour lesquelles je crois, en toute sincérité, que le comté de Beauce devrait s'adapter d'une manière admirable à l'établissement d'une ferme expérimentale.

Sans vouloir le moins du monde donner à entendre que le comté de Dorchester ne soit pas un comté riche et fertile, je ne crois pas, cependant, qu'il soit possible de le comparer au comté de Beauce. Celui-ci est un des plus riches du Canada tout entier, au point de vue agricole et à certains autres points de vue, et il est admirablement situé.

Le comté de Compton, dont la renommée dépasse beaucoup les frontières de la province de Québec, le comté de Mégantic, également bien connu, et les comtés de Lévis, Montmagny, Bellechasse et l'Islet forment comme une couronne autour du comté de Beauce, et je sollicite vivement mon ami de faire comprendre à son collègue, le ministre de l'Agriculture, le besoin vraiment pressant d'établir une station agronomique dans la Beauce. Elle offre le meilleur emplacement de toute la province de Québec et cette circonscription est de beaucoup la meilleure. On n'a qu'à songer à ses bouquets d'érables, à son industrie laitière, à ses exploitations forestières, à ses champs de céréales, pour en venir à la conclusion qu'aucun coin du Dominion n'est comparable à ma circonscription.

L'hon. M. CARVELL: Ce sera vraiment un plaisir pour moi de raconter au ministre de l'Agriculture les splendeurs du comté de Beauce et de lui dire ce dont il a besoin.

M. PEDLOW: Je crains que le représentant de la Beauce n'ait pas voyagé beaucoup dans le comté de Renfrew; autrement, il aurait une autre opinion des avantages qu'offre sa circonscription.

Combien de taxes l'Etat a-t-il payées à la ville d'Ottawa pour les propriétés qui lui appartiennent ou qu'il a prises à loyer?

L'hon. M. CARVELL: Je regrette de ne pas pouvoir fournir ce renseignement ce

soir, mais je serai bien aise de le donner, et mon honorable ami n'a pas besoin de prendre la peine d'inscrire une question sur le Feuilleton. Nous acquittons des taxes à plusieurs endroits d'Ottawa. J'ai ici une énumération de quelques-unes des taxes que nous payons ailleurs: à Bowman, $64.40; à Estevan, $46.83; à Ingersoll, $223.72; à Montréal, pour la succursale postale B, $74.79; pour la succursale H, $126.24; pour la succursale S, $100.85.

M. PEDLOW: Ce ne sont pas, n'est-ce pas, des taxes sur des édifices qui appartiennent à l'Etat et qu'il a loués?

L'hon. M. CARVELL: Je le suppose. Nous payons ces taxes à ces endroits-là.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a ici un crédit de $30,000 pour les édifices publics fédéraux en général''. Je croirais qu'il est inutile, vu que nous avons déjà pourvu aux besoins des édifices fédéraux de toutes les provinces. Ainsi, l'item 113 a trait aux améliorations, réparations, etc., des édifices des Provinces maritimes en général—$25,000. Nous avons ouvert un crédit de $25,000 pour la province de Québec; un crédit de $35,000 pour l'Ontario; un crédit de $18,000 pour le Manitoba; un crédit de $15,000 pour la Saskatchewan; un crédit de $3,000 pour l'Alberta et un autre de $17,000 pour la Colombie-Anglaise. Nous avons donc pourvu généralement aux améliorations et réparations des édifices publics de toutes les provinces du Canada. Nous pourrions nous dispenser de ce crédit de $30,000.

L'hon. M. CARVELL: La carrière parlementaire de l'honorable député est assez longue pour qu'il se rende compte qu'il est impossible de parer à toutes les éventualités. Il pourrait y avoir une tempête ou un incendie, et il est toujours d'usage d'insérer ses petites sommes pour les besoins pressants. Depuis mon entrée au Parlement, ces crédits ont été ouverts et je les juge nécessaires. Un incendie peut se déclarer ou un accident se produire, et nous aurions les mains liées, car l'auditeur général n'approuverait pas la facture, à moins qu'il n'y eût une somme pour la payer. Nous n'avons aucun motif pervers. Nous ne faisons que suivre une pratique ancienne et absolument nécessaire. L'an dernier, un bâtiment a été rasé par les flammes sur l'île aux Perdrix, dans le comté de Saint-Jean, et il a fallu faire quelque chose. Il y a maintenant un item dans le budget, mais nous avons été tenus d'ériger sur-le-champ un bâtiment provisoire. Il n'y a pas lieu de critiquer sincèrement le présent crédit.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous avons un crédit de $25,000 pour faire face à ces éventualités dans les Provinces maritimes. Je sais fort bien que des accidents arrivent, mais pourquoi y parer doublement?

L'hon. M. CARVELL: Il y a un crédit de $35,000 pour la province d'Ontario. Tous les édifices publics d'Ottawa se trouvent dans cette province, bien entendu, et nous pourvoyons aux travaux que nous jugeons nécessaires. J'ignore s'il y a un crédit spécial pour Ottawa, mais tout dépend des besoins. Supposons que la somme de $25,000 destinée aux Provinces maritimes soit épuisée et qu'il survienne des accidents. Nous ne pourrions pas faire face à la situation, sans une crédit comme celui-ci.

Travaux publics.—Dépense imputable sur le revenu.—Loyers, réparations, mobilier, chauffage, etc., $3,595,000.

M. McKENZIE: Le ministre ne pense-t-il pas que nous avons bien travaillé aujourd'hui? Il est minuit moins vingt.

L'hon. M. CARVELL: Je voudrais faire adopter ce crédit, si c'est possible.

M. McKENZIE: Il provoquera beaucoup de discussion.

L'hon. M. CARVELL: Je consens à le réserver. Nous avons fait une bonne journée de travail.

M. McKENZIE: Quand nous discuterons cet article, j'aurai une question à poser au sujet de l'édifice de la cour Suprême. On a parlé d'un nouvel édifice et je désirerais savoir si l'on se propose de faire quelque chose dans ce sens. Le présent édifice n'est pas digne de la cour Suprême du Canada.

L'hon. M. CARVELL: Il n'y a pas, que je sache, de crédit pour la construction d'un nouvel édifice de la Cour suprême. Je suis de l'avis de mon honorable ami mais on semble bien se porter où l'on est. Il y un projet dans le but de donner de nouveaux quartiers à la cour Suprême quand on construira d'autres édifices publics à Ottawa. L'édifice sera de l'autre côté de la rue sur la propriété qui a été expropriée. Nous préparons les plans et nous prenons nos mesures mais nous n'avons pas l'intention de demander de crédit cette année.

M. McKENZIE: Nous somme très fiers de nos bâtiments publics mais notre orgueil national n'est pas flatté quand nous montrons l'édifice de notre cour Suprême aux étrangers.

L'hon. M. CARVELL: Je partage l'opinion de mon honorable ami.

M. McKENZIE: C'est le tribunal le plus important du Canada et nous devrions avoir un édifice digne de ce tribunal.

L'hon. M. CARVELL: Bien qu'il n'y ait pas de crédit pour cet édifice, si mon honorable ami veut aller dans le bureau de M. Ewart, au ministère des Travaux publics, il y trouvera des choses qui l'intéresseront. Il verra avec plaisir les plans des édifices qui seront érigés rue Wellington. L'un des premiers qui frapperont ses regards sera celui de la cour Suprême. Les autres députés feraient bien de passer deux ou trois heures dans ce bureau pour examiner les plans des bâtiments qui seront construits un jour, nous l'espérons, sur ces terrains de l'Etat à Ottawa.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je remarque dans l'article que nous n'avons pas l'intention de discuter ce soir une forte somme pour loyers d'édifices, à Ottawa je suppose, une somme d'un million environ.

L'hon. M. CARVELL: C'est pour tout le pays.

M. SINCLAIR: Ottawa y est compris?

L'hon. M. CARVELL: Je le pense.

M. SINCLAIR: Quand ce crédit sera discuté, j'aimerais avoir des renseignements sur les édifices qui sont loués à Ottawa, et sur le montant des loyers.

L'hon. M. CARVELL: Je puis donner ces renseignements, ce soir, si le comité le désire.

M. SINCLAIR: A la prochaine séance, ça suffira.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à minuit moins le quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 14 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE RELATIF AUX TITRES ET DECORATIONS.

M. NICKLE dépose le rapport du comité spécial des titres et décorations, ainsi conçu :

Chambre des communes du Canada,
Ottawa, 11 mai 1919.

Le comité spécial chargé d'examiner la question de savoir s'il y a lieu de présenter une adresse à Sa Très Excellente Majesté le Roi, pour le prier qu'il lui plaise de s'abstenir de conférer à l'avenir des titres quelconques à ceux de ses sujets qui sont domiciliés au Canada ou qui y vivent, sauf des titres qui se rapportent aux appellations professionnelles ou vocationnelles conférées du chef des commissions octroyées par Sa Majesté aux personnes des services militaire et naval du Canada, ou aux personnes qui sont chargées de l'administration de la justice dans le Dominion; et qu'il plaise aussi à Sa Majesté de considérer la question de prendre des mesures pour assurer l'extinction, dès la mort des titulaires actuels, des titres héréditaires qui existent présentement au Canada; et de plus qu'il plaise aussi à Sa Majesté de prendre en considération la question de conférer à l'avenir des honneurs, titres honorifiques et des décorations à ses sujets qui habitent d'ordinaire au Canada ou ailleurs, y compris ceux qui ont fait du service outre-mer, au Canada, ou ailleurs, dans l'armée, la marine ou le civil, relevant de la guerre, présente le rapport suivant:

Votre comité est d'avis et propose qu'une adresse soit présentée à Sa Très Excellente Majesté le Roi, dans la teneur suivante:

"A Sa Très Excellente Majesté le Roi;

Très Gracieux Souverain:

Nous, les très fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, les Communes du Canada, assemblées en Parlement, approchons humblement Votre Majesté, la priant qu'il lui plaise:

(a) De s'abstenir dorénavant de conférer des titres ou des distinctions honorifiques à aucun de ses sujets domiciliés ou habitant ordinairement au Canada, sauf les applications d'un caractère professionnel ou vocationnel, ou qui découlent d'une fonction;

(b) De décréter que des mesures opportunes soient prises par législation ou autrement pour assurer l'extinction d'un titre ou d'une distinction honorifique, d'une dignité ou d'un titre de pair du Royaume héréditaires, dès le décès d'un titulaire domicilié ou habitant d'ordinaire au Canada et qui actuellement est en jouissance d'un titre ou distinction, dignité ou titre de pair du Royaume héréditaires; et que dorénavant nul titre, distinction ou dignité de pair du Royaume ne seront acceptés, tenus en jouissance ou usités par un particulier, ou reconnus.

Et nous prions humblement Votre Majesté de prendre le tout en votre considération favorable et gracieuse".

On a suggéré que les titres de "Très honorable" et de "Honorable" soient discontinués, mais la suggestion n'a pas reçu l'approbation du comité.

Toutefois votre comité ne recommande pas de discontinuer la coutume d'accorder des décorations navales ou militaires comme la Croix-Victoria, la Médaille Militaire, la Croix Militaire, la Croix de Service Remarquable, et de décorations semblables à des personnes des services militaire ou naval du Canada qui ont manifesté une valeur et un dévouement exceptionnels au devoir.

Votre comité recommande de plus que des mesures opportunes soient prises par législation ou autrement pour décréter que dorénavant nulle personne domiciliée ou habitant d'ordinaire au Canada ne devra accepter, tenir en jouissance ou usiter des titres ou distinctions honorifiques ci-après conférés par un souverain ou un gouvernement étrangers.

Le tout respectueusement soumis.

W. F. Nickle, président.

L'hon. M. BELAND: Je crois comprendre que nous ne pouvons pas discuter le rapport

du comité spécial en ce moment. Puis-je demander au Gouvernement si l'on fixera un jour pour l'étudier?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'était le désir du premier ministre et du Gouvernement que la question fût examinée le plus tôt possible par le comité et que le rapport de ce dernier fût discuté par la Chambre aussi promptement. Je serai très heureux de fixer la discussion du rapport à vendredi ou à lundi prochain.

L'hon. sir SAM HUGHES: Vendredi "et" lundi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Vendredi "ou" lundi. Je l'annoncerai demain.

L'hon. M. FIELDING: Beaucoup de députés sont absents le lundi, et je ne pense pas que ce soit un bon jour pour discuter cette importante question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: On pourrait peut-être me donner quelques jours pour annoncer quand l'occasion sera fournie de discuter le rapport.

L'hon. M. FIELDING: Si le ministre et le président du comité s'entendent, nous serons satisfaits.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est entendu.

DEPOT D'UN RAPPORT RELATIF A LA ST. LAWRENCE RIVER POWER COMPANY.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): J'ai l'honneur de déposer le compte rendu de l'enquête faite par la commission internationale conjointe...

L'hon. sir SAM HUGHES: Je supplie le ministre de bien vouloir parler plus distinctement. Il n'y a rien qui chasse les députés ou qui les rend furieux comme de ne pas entendre ce qui se dit.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. BURNHAM: L'ancien ministre (sir Sam Hughes) voudrait-il répéter ce qu'il a dit? Je n'ai pas pu comprendre. (Exclamations.)

L'hon. M. ROWELL: J'ai l'honneur de déposer le compte rendu de l'enquête faite par la commission internationale conjointe sur la demande de la St. Lawrence River Power Company, tel qu'il est imprimé.

Ce compte rendu reproduit les témoignages rendus dans le cours de cette enquête et contient certaines cartes géographiques et certains plans que le député de Victoria (sir Sam Hughes) avait demandés l'autre jour. J'ai pris des dispositions pour que les cinquante copies qui sont disponibles soient placées dans le bureau de distribution, où les députés qui le désireront pourront en obtenir.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AU CONSEIL DE BIOLOGIE.

L'hon. C. C. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 106), tendant à modifier la loi sur le conseil de biologie. Il dit:

Ce bill a pour but de changer légèrement l'article 5 d'une loi qui fut adoptée le 1er avril 1912, afin de mieux définir la juridiction du ministre de la Marine et des Pêcheries et ses subalternes sur le conseil de biologie. Il n'y a qu'une différence d'opinion entre le conseil de biologie et moi ou mes subalternes; mais la rédaction de cet article de la loi de 1912 était quelque peu ambiguë et cette modification a pour but de la rendre plus claire.

(Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A PROHIBER L'IMPORTATION, LA FABRICATION ET LE TRANSPORT DES LIQUEURS ALCOOLIQUES.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) demande à déposer un projet de loi (bill n° 107) tendant à confirmer le décret du conseil du 24 février 1919, prohibant l'importation, la fabrication et le transport des boissons alcooliques et le décret du conseil du 12 avril 1919, modifiant le premier décret. Ce projet de loi est fondé sur la résolution adoptée hier même par cette Chambre.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. BOURASSA demande:

1. Le Gouvernement sait-il que des objets ont été enlevés des fourgons à marchandises de l'Intercolonial, à Charny, de novembre 1918 au 15 avril 1919, et volés?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il payé la valeur de ces objets volés, et combien a-t-il payé?

3. Le Gouvernement a-t-il fait enquête pour connaître les voleurs de ces objets, et quel a été le résultat de cette enquête?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non.

2. Non.
3. Non.

FRAIS DES TRIBUNAUX D'EXEMPTION DE 1917.

M. PREVOST demande:

1. Quelles sommes d'argent ont été payées à toutes personnes qui ont représenté le ministre de la Justice ou les autorités militaires devant les juges d'exemption et les tribunaux d'appel à Montréal, à Québec et à Ottawa, respectivement, pendant tout le temps de l'application de la loi du service militaire?
2. Quelles sont ces personnes?
3. Combien chacune d'elles a-t-elle reçu?

L'hon. M. MEIGHEN: 1 et 2. Voici les noms en question et les sommes payées par le bureau du service militaire, ministère de la Justice, aux "représentants publics" attachés aux tribunaux de Montréal, de Québec et d'Ottawa.

Dans cette liste ne figurent pas les "représentants militaires" nommés par le ministre de la Milice et de la Défense et attachés aux tribunaux ci-haut désignés, qui ont fait fonction jusqu'à ce qu'ils eussent été remplacés par les "représentants publics" le 4 février 1918, en vertu du décret 196, en date du 26 janvier 1918.

Montréal: T. Brousseau, $180; H. R. Mulvena, $555; N. A. Millette, $240; E. R. Angers, $150; H. Saint-Pierre, $640; E. Beauchamp, $830; A. Yvon, $750; L. Saint-Denis, $740; A. C. Rondeau, $145; O. Thibault, $127; J. MacDonald, $122; T. O. Bernard, $176; P. Surveyer, $385; L. Choquette, $589; T. Fortin, $644; J. Jetté, $153; C. H. Bérard, $136.80; P. Doré, $141.25; A. Dupuis, $534.25; W. M. Couper, $660; A. Chassé, $195; W. Laliberté, $98.50; A. J. E. Léonard, $113; B. Marchand, $177.85; G. Allard, $200; J A. Piette, $294.64; L. A. E. Godin, $70; H. Parent, $103; R. G. Delorimier, $515; G. McNaughton, $390; I. Westover, $520; J. H. Michaud, $520; F. Desrochers, $580; R. M. Brown, $150; A. Dufresne, $400; J. H. David, $475; H. Tucker, $310; R. A. Drapeau, $40; A. Lamothe, $230; total, $13,290.34. Québec, E. R. Alleyn, $60; J. D. Lavergne, $42; F. Campbell, $100; E. H. Cimon, $20; Wilf. Laliberté, $164.65; A. C. Dobell, $226; Raoul Fafard, $99; Emile Gelly, $90; Honoré Grenier, $30; A. P. Caron, $150; C. V. Darveau, $280; Ovide Mayrand, $187; Jules Langlais, $97.54; Ernest Légaré, $639.20; Chs. Fremont, $90; V. A. DeBilly, $278.45; A. J. Bender, $180; lieut.-col. T. Rinfret, $250; F. X. Dufour, $213.50; Jos. Roy, $260; F. O. Drouin, $150; William Montgomery, $91; lieut. P. C. G. Gruchy, $107.55; P. J. Jolicœur, $70; total, $3,875.89. Ottawa:

représentant public central, John H. Moss, sans rémunération à titre de représentant public.

LE VAPEUR "T. J. DRUMMOND".

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. A quelle date le vapeur "T. J. Drummond" a-t-il été acheté par l'administration?
2. De qui l'a-t-on acheté, et à quel prix?
3. Ce navire a-t-il été inspecté avant l'achat, et, dans l'affirmative, par qui?
4. Une commission a-t-elle été payée à un agent ou courtier, et, dans l'affirmative, combien?
5. Quand ce navire a-t-il été construit et quel en a été le coût primitif?
6. Quels étaient son tonnage net et son tonnage réel?
7. Combien a-t-on déboursé pour réparations, regrément et assurance depuis le jour de l'achat?
8. Quels sont ses gains nets depuis la date d'achat jusqu'au dernier voyage dont les comptes ont été revisés?

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

1. Le 18 avril 1917, en vertu d'un décret du conseil.
2. La Great Lakes Transportation Company: $515,000.
3. Oui. Le navire devait être livré conformément au classement A-1 du Lloyds ou la British Corporation Registry, dont la classification est analogue. Par un des représentants canadiens Jas I. Bales, inspecteur de la British Corporation, pour l'inspection, de l'enregistrement et de la navigation.
4. Non.
5. (a) 1910; (b) Pas de renseignement.
6. (a) Tonnage net 1,664.43; (b) Tonnage en lourd, 3,400.
7. $50,778.68.
8. Revenu net, $257,032.06.

STEAMER "A. J. McKEE".

M. SINCLAIR (Guysboreugh) demande:

1. A quelle date le steamer "A. J. McKee" a-t-il été acheté par le Gouvernement?
2. De qui a-t-il été acheté et à quel prix?
3. Ce vaisseau a-t-il été inspecté avant l'achat? Dans l'affirmative, par qui?
4. Quand a-t-il été construit et quel était le coût primitif?
5. Quel était son tonnage net et de poids mort?
6. Combien a-t-il été dépensé en réparation et regrément depuis son achat?
7. Quels ont été ses gains nets depuis la date de son achat jusqu'à son dernier voyage dont les comptes ont été vérifiés?

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

1. Le 18 avril 1917, en vertu d'un arrêté du conseil.
2. De l'Algoma Steel Corporation, $500,000.

3. Oui; le navire devait être livré conformément au classement A-1 du Lloyds ou de la British Corporation Registry, dont la classification est analogue. Par un des représentants canadiens, J. B. Foote, inspecteur de la British Corporation Registry.

4. 1908. Pas de renseignement sur le coût original.

5. Tonnage net 1,374.79; tonnage en lourd, 3,400.

6. $386,554.52. Ce navire a été sérieusement endommagé dans l'explosion d'Halifax et a eu un accident en heurtant les rochers situés en dehors du port de New-York.

7. Déficit net, dû aux causes mentionnées au n° 6, $254,697.58.

CHALUTIER "N° 30".

M. DUFF demande:

1. La Sydney Foundry Company a-t-elle fait quelque travail sur le chalutier "N° 30" dans l'été de 1918?
2. Dans l'affirmative, quelle était la nature du travail fait?
3. Combien a-t-il coûté?
4. Quel fonctionnaire du ministère a certifié le compte?
5. Le Gouvernement a-t-il payé la facture de ladite Sydney Foundry Company?

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

1. Oui, sur l'ordre de l'autorité locale.
2. Calfater et boiser les ponts.
3. $284.16.
4. C. H. Wellsford, constructeur de navires.
5. La facture a été reçue à Ottawa le 19 avril 1919 et elle est en voie d'être payée.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. LAVIGUEUR demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'utiliser le chemin de fer Transcontinental entre Winnipeg, Québec, Halifax et Saint-Jean?

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

COUT DE LA GARE MARITIME D'HALIFAX.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien ont coûté au total jusqu'ici les têtes de ligne de Halifax, y compris la construction de l'embranchement ferré reliant les têtes de ligne avec la ligne maîtresse?
2. Combien faudra-t-il dépenser pour achever les travaux?

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

1. La dépense totale au 31 mars 1919, s'est élevée à $14,802,655.11.

2. Pour terminer un premier groupe de neuf voies de garage, comprenant un hangar permanent pour le train en gare, un débarcadère pour les voyageurs et des installations pour l'immigration, des hangars permanents à deux étages pour les voies de garage actuellement sans hangar et laissant en l'état quatre hangars en bois, des élévateurs à grain et des convoyeurs, les lignes, les passages aériens et souterrains, etc., et pour terminer les entreprises en cours avec des rotondes à Fairview, les dépenses sont évaluées à $8,000,000 aux prix actuels.

EMPLACEMENT DE RIDEAU-JUNCTION.

M. SINCLAIR (Guysboreugh) demande:

L'emplacement urbain de Rideau-Junction a-t-il été pris en main par les chemins de fer du gouvernement canadien?

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

INSPECTEUR DES DOUANES.

M. DUFF demande:

1. M. H. C. Blair, inspecteur des douanes, a-t-il été mis à la retraite?
2. Dans l'affirmative, qui a été nommé à son poste?
3. Depuis combien de temps Bryson MacDougall est-il au ministère des Douanes?
4. Quel poste remplissait-il avant la mise à la retraite de H. C. Blair?
5. Quelles sont ses fonctions actuelles?
6. Quels sont ses appointements?

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

1. M. H .C. Blair a obtenu un congé d'absence avec traitement pour une durée de six mois, à partir du 1er juillet 1919 et il sera mis à la retraite à l'expiration de son congé.
2. Personne.
3. M. Bryson McDougald a été au service du ministère des Douanes depuis le 1er juillet 1912.
4. Inspecteur des douanes.
5. Inspecteur des douanes.
6. $2,400.

M. JOHN RIDLEY.

M. PROULX demande:

1. Un nommé John Ridley, de la ville de Cornwall, a-t-il été employé par le ministère des Douanes pendant l'année 1918?
2. Dans l'affirmative, quand ses services ont-ils commencé?
3. Quand a-t-il fini de travailler?
4. Quels sont les appointements qu'il a reçus pour ses services de ce ministère?

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

1. Non.
2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENT.

Par M. d'ANJOU:

1. Combien d'automobiles ont été achetés par l'Etat pour l'usage des ministres et des hauts fonctionnaires depuis 1914?

2. Combien à Ottawa et combien ailleurs?
3. Le Gouvernement sait-il que certains ministres et hauts fonctionnaires ont permis à leurs familles d'utiliser ces automobiles pour des fins de visites et de mondanités?
4. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces ministres et de ces hauts fonctionnaires?

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. ROBB: Je désire signaler à l'attention du Gouvernement qu'à l'ouverture de la session, le 20 février dernier, le discours du Trône a énuméré certaines lois notamment: un bill tendant à modifier la loi du cens électoral, un bill concernant la construction des grandes routes et un bill concernant la rééducation professionnelle des soldats, qui devaient être soumis à l'approbation du Parlement. La session est commencée depuis bientôt trois mois. La résolution concernant la réfection des grandes routes a été déposée le 24 mars dernier, mais depuis nous n'en avons plus entendu parler. Le Gouvernement nous rendra le témoignage, j'ose l'espérer, que les membres de l'opposition n'ont pas trop retardé l'adoption des subsides; nous n'avons pas voulu profiter des occasions qui nous ont été offertes de greffer des amendements sur la proposition de passer à la discussion des subsides. Pour ne citer qu'un exemple, nous aurions pu proposer l'abrogation de la loi des élections en temps de guerre, mais nous nous sommes abstenus de la faire jusqu'aujourd'hui.

En réponse à une demande de renseignements de la part du chef de l'opposition (M. McKenzie), le ministre des Chemins de fer a fait les déclarations suivantes, hier soir :

> Le premier ministre intérimaire m'a demandé d'annoncer que nous aborderons demain l'examen des crédits du ministère des Travaux publics et du ministère des Postes; après cela, si nous abordons l'examen du budget supplémentaire pour le dernier exercice financier, nous serons en mesure d'adopter un certain nombre d'item et nous continuerons ensuite l'examen des autres crédits.

Je ferai observer que nous approchons à grands pas de l'instant où l'opposition n'aura plus le droit de proposer des motions avant le passage aux subsides. Au nom de la gauche, je prierai donc le premier ministre intérimaire d'annoncer aujourd'hui même ou du moins d'ici à la fin de la semaine, la date à laquelle le bill touchant la loi électorale sera déposé.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je suis d'avis que le programme législatif a fait des progrès extraordinairement rapides depuis l'ouverture de la session, grâce au concours de nos collègues de la gauche, et à la diligence du Gouvernement.

Depuis les huit années que j'ai l'honneur de siéger en Parlement, il n'est pas à ma connaissance qu'il se soit jamais trouvé une période où la Chambre ait discuté et adopté un plus grand nombre de lois qu'au cours du dernier mois. Les observations de mon honorable ami pourraient nous porter à croire qu'il n'apprécie pas comme il le devrait la tâche importante qui appartient au Parlement d'examiner les crédits et de se bien renseigner sur ce sujet. Pour moi, de toutes les fonctions qu'exerce la Chambre, il n'en est pas de plus importante que celle d'étudier sérieusement tous les crédits puisqu'ils comportent la dépense d'énormes sommes de deniers publics; je ne considère donc pas que la Chambre perd le temps qu'elle consacre à l'examen du budget.

Quant au point soulevé par mon honorable ami, c'est-à-dire le danger que l'opposition perde son droit de proposer des amendements sur la proposition de passer aux subsides, il n'a, je pense, aucune raison de s'alarmer. Il reste encore plusieurs item du budget principal à adopter; de plus, le Gouvernement n'a pas encore soumis au Parlement le budget supplémentaire de l'exercice 1918, ni celui de 1919, sans sompter certains crédits spéciaux qui sont soumis à l'examen de la Chambre. Les lois énumérées dans le discours du Trône ont toutes été déposées, sauf le bill concernant l'instruction professionnelle et le projet de loi concernant la loi électorale. Le projet de loi concernant l'instruction technique a été mûrement étudié par le Gouvernement et le ministre de l'Immigration, qui s'en occupe, le déposera d'ici à quelques jours.

Le bill relatif à la loi électorale est une loi de la plus haute importance; le Gouvernement y a consacré et y consacre encore beaucoup de soin et d'attention et nous avons l'intention de soumettre le bill à l'assentiment du Parlement dès la présente session.

M. ROBB: Le premier ministre intérimaire semble avoir oublié le projet de loi sur les grandes routes.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce projet est à l'ordre du jour sous forme de projet de résolution.

M. ROBB: Oui, mais le projet lui-même n'a pas encore été déposé.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami doit connaître assez la procédure parlementaire pour savoir que l'adoption

d'une résolution vient avant le projet auquel elle sert de base.

EXECUTION DE LA LOI DU SERVICE MILITAIRE DANS LE COMTE DE WRIGHT.

M. DEVLIN: Je désire soulever une question d'un intérêt public considérable, question dont j'ai donné avis au ministre. Je la soulève avec une certaine répugnance. Il s'agit de la manière dont la justice est présentement administrée en Canada. Je ne veux rien dire de mal de la loi du service militaire ni revenir sur les cauchemars de la guerre, mais il est venu à ma connaissance une certaine affaire qui me paraît s'écarter beaucoup du principe sur lequel notre constitution est fondée, celui d'une égale justice à rendre à toutes les provinces du Dominion et de leurs libertés respectives.

Certains jeunes gens, qui s'étaient volontairement présentés et à qui les tribunaux militaires avaient accordé l'exemption, ont négligé de renouveler leur demande après que fut rendu, au mois d'avril 1918, le décret du conseil annulant toutes les exemptions antérieures. Quand ils arrivèrent à Hull, qui est le centre judiciaire du district, ils se trouvèrent dans l'étrange situation que je vais exposer.

M. l'ORATEUR: Je regrette beaucoup d'avoir à rappeler l'honorable député au règlement; mais il doit comprendre qu'il s'engage là dans une discussion. S'il désire soumettre une question au Gouvernement, il lui est parfaitement loisible de le faire, mais non pas de s'engager dans un débat sur le fond même de l'affaire dont il parle.

M. DEVLIN: Il m'a paru absurde de poser une question au ministre sans lui avoir donné les renseignements nécessaires. Quoi qu'il en soit, je lui ai parlé de la chose au téléphone, et je lui demanderai simplement aujourd'hui de dire à la Chambre pourquoi le district judiciaire de Hull, qui est dans la province de Québec, n'aurait pas la compétence qu'il faut pour décider d'une question relevant de la loi du service militaire, et pourquoi on a donné l'ordre aux jeunes gens qui se présentent aux tribunaux de ce district de se rendre à Kingston pour y passer en cour martiale, ou subir autrement leur procès devant un tribunal de la province d'Ontario.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Par suite de la courtoisie de l'honorable député (M. Devlin), j'ai pu me renseigner sur le point qu'il signale à l'attention de la Chambre et à l'égard duquel il me pose une question. A ce que je comprends, il s'agirait de savoir pourquoi certains insoumis domiciliés dans la province de Québec, ou plus particulièrement dans le comté de Wright, ont reçu l'ordre, après leur arrestation, de comparaître devant une cour martiale, ou devant un magistrat d'Ottawa, plutôt que devant un magistrat du comté de Wright.

Le magistrat de ce comté est M. Goyette. La Chambre se souvient sans doute que, lors du décret rendu par le conseil sous l'empire de la loi du service militaire et de celle des mesures de guerre, le poursuivant était autorisé, dans le cas où la conduite d'un juge laisserait apercevoir qu'il se rend bien peu compte de la gravité des fonctions que lui assigne la loi du service militaire, à refuser de soumettre davantage à ce juge les affaires qu'il est chargé de suivre, mais de les soumettre dorénavant à une cour martiale. La raison de ce décret a été que, dans l'esprit de certains magistrats, une violation du service militaire ne constituait aucune faute bien sérieuse et demandait simplement une punition pour la forme. Je regrette d'avoir à dire que le ministère de la Justice a dû conclure de la ligne de conduite suivie par M. le magistrat Goyette que c'était le cas d'appliquer le décret susmentionné, et il a refusé de lui soumettre davantage ces sortes d'affaires.

M. DEVLIN: J'avais compris que ce décret n'avait d'application qu'aux affaires déjà soumises au magistrat. Dans le cas actuel, ceux dont je parle n'avaient pas été arrêtés, mais s'étaient volontairement livrés.

L'hon. M. MEIGHEN: L'affaire dont il s'agit était déjà devant le magistrat, et ce dernier avait laissé voir par sa conduite qu'il y avait lieu à ne plus lui soumettre des affaires de cette sorte.

M. DEVLIN: Le ministère de la Justice a-t-il fait au procureur général de la province un rapport sur la conduite du magistrat en question?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas que je sache dans le cas du magistrat Goyette. Il en a été fait un dans le cas d'un juge de la ville de Québec, et je regrette d'avoir à dire qu'il n'a guère produit des résultats favorables.

Quant à M. le magistrat Goyette, je dirai, sans être, toutefois, absolument certain, que sa manière de juger ces causes-là nous avait d'abord déterminés à en confier la décision à un autre tribunal, mais que nous lui avons ensuite restitué sa juridiction, sur preuve qu'il était disposé à mieux s'acquitter de ses fonctions. Cependant, son

attitude par rapport à un certain nombre de causes mises devant lui au cours de ce mois nous a définitivement convaincus qu'il fallait faire appliquer la loi par un autre magistrat que lui.

Je ne saurais mieux illustrer cet exposé que par la lecture d'un rapport qui fut présenté, le 9 mai, au commissaire en chef intérimaire de la police fédérale à Ottawa, par un de ses officiers.

Ci-joint des exemplaires de différents rapports de mon inspecteur au sujet de certaines causes mises récemment devant M. le magistrat Goyette à Buckingham et à Hull, dans la province de Québec.

Je vous signale particulièrement celles où M. le magistrat Goyette a renvoyé la plainte sous prétexte que les accusés étaient malades quand ils ont reçu ordre de se présenter, et qu'ils ne se sont rétablis que subséquemment à la signature de l'armistice. Or, comme il leur avait été ordonné, dès le 18 mars, de se présenter, il est déraisonnable de supposer qu'ils sont restés malades tout ce temps-là. M. le magistrat ayant ajourné l'audition de ces causes avant de les juger, j'en conclus qu'il a voulu fournir aux accusés l'occasion de produire des plaidoyers d'après lesquels il pourrait être facile à renvoyer les plaintes.

Je tiens aussi à vous signaler les diverses plaintes que M. le magistrat a renvoyées, aujourd'hui même, à Hull, sous prétexte, me dit mon inspecteur, que les accusés étant des cultivateurs, ils s'acquittaient beaucoup mieux de leur devoir à ce titre qu'ils ne s'en fussent acquittés à titre de soldats.

En d'autres termes, il assumait la juridiction des tribunaux désignés par l'acte, au lieu d'agir comme magistrat dans la cause d'un insoumis. Il est dit ensuite dans le rapport:

Aucun des accusés concernés dans ces causes-là n'a comparu personnellement. Ils étaient représentés par M. Fortier, député au Parlement fédéral, et celui-ci paraît exercer beaucoup d'influence sur le magistrat, dans ses décisions.

Etant donné le grand nombre de plaintes qui ont été renvoyées sans excuse ni défense valable, ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de traduire en cour martiale les insoumis déjà arrêtés dans ce district?

Le commissaire en chef intérimaire de la police fédérale a ainsi noté ce rapport: "Soumis à l'approbation, A. J. Cawdron", et M. Newcombe l'a ainsi noté: "Oui, en cour martiale". A l'appui de ce qui précède je vais lire quelques rapports d'agents concernant certaines causes particulières:

Ottawa, 7 mai 1919.

Mémoire pour l'inspecteur en chef A. H. Holden.
Rapport quotidien pour le 6 du courant.
Re: Joseph Hamelin, SC 253364, Buckingham (P.Q.); groupe 3.

Je fais rapport que l'accusé a comparu devant le juge Goyette à Buckingham.

Cette plainte a été renvoyée sur affidavit établissant qu'il était malade à l'époque où il était présumé se présenter et que, lorsqu'il est revenu à la santé l'armistice était signé, de sorte qu'il pensait que tout était fini.

Cet homme ayant reçu ordre, le 2 mai 1918, de se présenter, il était donc en faute depuis un an.

L'hon. sir SAM HUGHES: Qui a fait ce rapport?

L'hon. M. MEIGHEN: Arthur J. Dumais, inspecteur de la police fédérale. Voici les autres cas:

Ovide Robitaille, de Buckingham (P.Q.).—Je fais rapport que l'accusé a comparu devant le juge Goyette à Buckingham. La plainte a été renvoyée sur affidavit établissant qu'il était malade à l'époque où il était présumé se présenter et que, lorsqu'il est revenu à la santé, l'armistice était signé, de sorte qu'il a pensé que tout était fini.

Guillaume Laberge, de Masson (P.Q.).—Je fais rapport que l'accusé a comparu devant le juge Goyette à Buckingham. La plainte a été renvoyée sur affidavit établissant qu'il était malade à l'époque où il était présumé se présenter et que, lorsqu'il est revenu à la santé, l'armistice était signé, de sorte qu'il a pensé que tout était fini.

Oscar Goulet, de Masson (P.Q.).—Je fais rapport que l'accusé a comparu devant le juge Goyette à Buckingham. La plainte a été renvoyée sur affidavit établissant qu'il était malade à l'époque où il était présumé se présenter et que, lorsqu'il est revenu à la santé, l'armistice était signé, de sorte qu'il a pensé que tout était fini.

M. JACOBS: Je soulève la question de règlement. L'honorable ministre pousse trop loin sa critique de la magistrature. Je citerai, à cet égard, ce que dit Bourinot à la page 358 de son traité:

Les allusions aux juges, aux tribunaux et aux personnages haut placés dans la hiérarchie officielle, sont censés faites en violation des règles parlementaires, si elles constituent une attaque ou un blâme à l'adresse de la personne, et les Orateurs du Parlement britannique et du Parlement canadien les ont toujours considérées comme des infractions au règlement.

M. l'ORATEUR: Cette allusion concerne non pas la magistrature, mais un magistrat.

M. JACOBS: Un magistrat dans l'exercice de ses fonctions de juge.

M. l'ORATEUR: Cette règle s'est toujours appliquée aux juges et non pas aux magistrats.

L'hon. M. MEIGHEN: Vient ensuite la cause d'Hyacinthe Dubien:

Hyacinthe Dubien.—J'ai l'honneur de faire rapport que l'individu a comparu devant M. le juge Goyette, à Buckingham. Cette cause a été renvoyée sur un affidavit attestant qu'il était malade lorsqu'il a reçu l'ordre de se présenter et que, après son rétablissement, l'armistice était signé, de sorte qu'il a cru que tout était fini.

Napoléon Lavergne, de Masson (P.Q.).—J'ai l'honneur de faire rapport que l'individu a com-

paru devant M. le juge Goyette, à Buckingham. Cette cause a été renvoyée par suite d'affidavit attestant qu'il était malade au moment où il était censé se présenter et que, après son rétablissement, l'armistice était signé, de sorte qu'il a cru que tout était fini.

Ce sont là des cas de maladie prolongée, chronique. Puis, des causes d'un autre genre ont été soumises à ce juge de paix, comme le démontre le rapport des inspecteurs, daté du 9 mai:

Anathase Durocher, d'Angers (P.Q.).—J'ai l'honneur de faire rapport que la personne susdénommée a comparu devant M. le juge Goyette et que son affaire a été renvoyée. La raison en est qu'il était fils de cultivateur, qu'il s'acquittait de son devoir en travaillant aux champs et que le juge ne voyait pas pourquoi l'individu n'obtiendrait pas son congé définitif. Le juge, lorsque M. Bywater était ici, a déclaré que M. Fortier avait une liste de jeunes fils de cultivateurs qu'il avait exemptés par l'entremise de M. Fortier, M.P. M. Fortier a donné sa parole qu'il avait remis une liste de ces jeunes gens à M. Bywater, mais celui-ci a dit que, vraiment, il ne croyait pas avoir la liste, de sorte que le juge a déclaré qu'il ne pensait pas que M. Fortier mentirait à propos de cela.

M. DEVLIN: Le ministre me permet-il de lui demander s'il cite les arrêts du tribunal ou simplement un rapport de l'un de ses employés, d'un commis subalterne de son ministère?

L'hon. M. MEIGHEN: Je cite les rapports des inspecteurs de la police fédérale sur chaque cas particulier, rapports qui ont été présentés à l'inspecteur en chef et qui ont été soumis au ministère de la Justice pour motiver une distraction de juridiction.

M. DEVLIN: Sont-ce là toutes les affaires instruites par M. le juge Goyette, ou des affaires exceptionnelles?

L'hon. M. MEIGHEN: Si je comprends bien, "M. le juge Goyette", n'existe pas. Je crois savoir qu'il y a un magistrat de ce nom dans le comté de Wright Ce ne sont pas toutes les affaires. Ce sont celles qui ont dernièrement été signalées à l'attention du ministère de la Justice pour motiver la ligne de conduite qui a été suivie. J'imagine qu'il y en eu d'autres qu'on n'a pas critiquées. Mais, il y a quelque temps, une liste de causes au sujet desquelles on trouvait à redire, a été soumise au ministère, et c'est à cette liste que je fais des emprunts.

René Philion, d'Angers (P.Q.)—même rapport.

Jean-Baptiste Durocher, d'Angers (P.Q.)—même rapport.

Dolphis Durocher, d'Angers (P.Q.)—même rapport.

Roméo Roberge, de Lac-Sainte-Marie—même rapport.

Donat Philion, d'Angers (P.Q.)—même rapport.

Arthur Livernois, de Hull (P.Q.).—J'ai l'honneur de faire rapport que l'individu susdénommé a comparu devant le M. le juge Goyette, à Hull, et que son procès a été renvoyé au 14 de mai sur son cautionnement personnel. J'ai dit au juge que je désirais qu'il exige un cautionnement de $300, au moins, ce qu'il a refusé de faire. J'ai vu le juge avant l'audience et je lui ai parlé du dossier de cet individu au poste de police, à Hull. Il m'a dit qu'il savait que c'était un mauvais sujet, mais qu'il s'était présenté de lui-même ce matin. Il sera présent le quatorze courant.

Joseph Livernois—même rapport.

Par suite de cet exposé des affaires en question, une décision a été prise.

M. DEVLIN: Qu'est-ce qui a porté le département à s'adresser à un autre juge de paix de la province d'Ontario et non à un autre juge de paix de la province de Québec?

L'hon. M. MEIGHEN: Lorsque la question lui a été soumise, M. Newcombe, le sous-ministre, a recommandé d'avoir recours à un conseil de guerre. J'infère des observations de l'honorable député que les inculpés ont eu le choix d'être traduits devant le magistrat d'Ottawa, la ville voisine, au lieu de comparaître devant un conseil de guerre. Le ministère de la Justice recommandait de les amener devant un conseil de guerre.

M. DEVLIN: Cela est parfaitement vrai, mais c'est ce que je reproche au département. Pourquoi ne pas amener ces jeunes gens devant un autre juge de paix de leur province, soit dans le comté de Wright ou d'autres comtés?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ces affaires-là, le département ne fait pas acception de provinces, Hull et Ottawa se trouvent tous deux dans le district militaire qui a son siège à Kingston. Les inculpés pouvaient comparaître devant un autre juge de paix ou devant un conseil de guerre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le comté de Wright n'est-il pas compris dans le 3e district militaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

LIEU DE DEBARQUEMENT DES SOLDATS RAPATRIES.

M. POWER: Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du ministre de la Milice (major général Mewburn) sur une dépêche qui a paru dans tous les journaux du Canada et qui avance que 55,000 soldats canadiens sont arrivés au Canada au cours du mois de mai.

Ces 55,000 hommes, on allait les embarquer dans vingt-cinq ou trente navires dont trois devaient remonter le Saint-Laurent, les autres se rendant aux ports de Québec et d'Halifax. Est-il vrai que 9,000 environ de ces soldats doivent être conduits à Québec et à Montréal et que tous les autres débarqueront à Halifax? Je ne veux pas médire des ports d'Halifax et de Saint-Jean, mais se peut-il qu'en un mois de temps le ministère y réunisse un assez grand nombre de wagons-lits pour le transport du 40 ou 50,000 hommes?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Je n'ai pas de renseignement précis sur le nombre réel des soldats qui doivent arriver à Halifax, à Québec ou à Montréal. Il y a déjà plusieurs jours que j'ai fait part à la Chambre des dispositions prises pour nous assurer le service d'un grand nombre de navires à l'ouverture de la navigation. J'annonçai en même temps que le plus grand nombre des soldats à destination des provinces de Québec et d'Ontario, ainsi que des régions à l'ouest des Grands lacs débarqueraient à Québec et à Montréal; c'était du moins ce que nous prévoyions. J'ajoutai que les soldats des Provinces maritimes débarqueraient à Halifax et que, pour faire face au mouvement des troupes dans ces provinces et peut-être aussi, en certaines parties de l'Ontario, nous ferions usage de voitures ordinaires. Nous avons fait mettre à notre disposition un bon nombre de navires additionnels, et nous avons en outre l'"Aquitania", le "Mauretania" et l'"Olympic". Mais les capitaines de ces grands paquebots ne se soucient pas de remonter le Saint-Laurent.

M. POWER: Pourquoi?

Major général MEWBURN: Tout ce que je sais, c'est que le ministre du Service maritime a annoncé que ces grands paquebots se rendraient à New-York après le débarquement des soldats à Halifax.

M. POWER: Le gouvernement fédéral ne les a-t-il pas nolisés?

Major général MEWBURN: Non. Ils se rendent immédiatement à New-York pour y prendre leurs cargaisons. Nous avons eu beaucoup de peine à nous les procurer. Nous avons demandé que le débarquement des soldats de l'ouest des Grands lacs et de la province de Québec eût lieu à Montréal, chaque fois que cela serait possible.

[M. Power.]

OBSERVATIONS SUR L'ETABLISSEMENT D'UN SYSTEME D'ECOLES NATIONALES NEUTRES.

L'hon. sir THOMAS WHITE propose à la Chambre de passer à la suite de la discussion des subsides.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, avant que vous mettiez cette motion aux voix, souffrez que je consacre quelques instants à la discussion d'un sujet qui, à mes yeux, est d'importance vitale en ce qu'il touche à la paix, à la prospérité et au bien-être future du Canada. Dès les premiers jours de la session, j'avais inscrit au Feuilleton un projet de résolution conçu en ces termes:

Cette Chambre considère qu'il est à désirer que l'acte de l'Amérique britannique du Nord soit modifié de façon à assurer l'établissement, par tout le Dominion, d'un système d'écoles neutres.

Le cours ordinaire des affaires de la Chambre ne me laissant aucun espoir de pouvoir amener la discussion sur cette résolution, j'ai fini par la faire rayer du Feuilleton, et c'est sur elle que je me propose de fonder les observations que je vais faire cet après-midi. Je sais qu'en abordant un sujet pareil je me heurterai à l'opposition de ceux qui s'épouvantent de ce qu'on ose toucher à la constitution. Règle générale, et eu égard à l'usage constitutionnel qui prévaut en ce pays, les craintes de ces personnes pourraient être légitimes. Mais on a plus d'une fois vu le Parlement demander et obtenir la modification de la constitution; et avant de reprendre ma place, je crois pouvoir démontrer que par suite de l'action de notre Parlement l'on a en certaines circonstances violé la lettre aussi bien que l'esprit de notre loi constitutionnelle.

Il y a quelque temps, vers le 2 ou 3 avril, un article a paru dans la "Gazette" de Montréal, article qui avait d'abord été publié dans une autre feuille de la même province appelée le "Pays". Cet article parle de l'éducation obligatoire et est en partie ainsi rédigé:

En face de l'attitude hostile du clergé et de la façon dont se sont terminés les débats sur la question de l'instruction obligatoire, nous n'avons plus d'espoir d'obtenir de ce côté aucune réforme de l'enseignement. Il nous faut tourner nos regards vers Ottawa, où le premier des Parlements, en modifiant l'Acte de l'Amérique britannique du Nord prendrait la direction de l'instruction publique.

On voit donc, monsieur l'Orateur, que je ne suis pas le parrain de l'idée d'enlever aux provinces la direction de l'instruction publique pour la confier au Parlement fédéral. Dans la province voisine de Québec, plusieurs sont de cet avis. Je n'irai

pas aussi loin. Je ne dis pas que toute l'autorité en matière d'instruction publique devrait être enlevée aux provinces pour être remise au Parlement fédéral. Ce n'est pas mon idée. Mais je crois qu'on ne peut guère faire beaucoup pour la formation d'un peuple canadien homogène si le Parlement fédéral n'intervient pas directement dans les matières d'enseignement. Jusqu'où devra aller cette intervention, voilà une question à débattre entre le Parlement fédéral et les diverses législatures des provinces.

Le problème de la fondation d'écoles nationales non confessionnelles est déjà connu. Ces écoles existent aux Etats-Unis et en Australie. Il y a quelque cinquante ou soixante ans, une école nationale non confessionnelle a été fondée au Japon. J'ajouterai que la France, la Belgique, l'Italie et le Portugal ont confié l'instruction publique aux soins de l'Etat. Qu'il me suffise de montrer, pour établir un contraste, que l'Espagne, l'Autriche, le Mexique, les républiques de l'Amérique du Sud ont confié depuis des siècles la direction des écoles au clergé. On verra alors que je suis justifié, si même il est besoin de me justifier, en demandant un changement de notre organisation de l'enseignement public.

Je sais parfaitement qu'en soulevant cette question, je m'expose à être critiqué de divers côtés et pour différentes raisons. Certains, je suppose, seront sincères dans leurs divergences de vues avec moi. Pour ceux-là, j'ai la plus sincère considération. C'est surtout à ces hommes honnêtes et sincères que je m'adresse et je les invite à peser les arguments que je vais donner à la Chambre en faveur de l'amélioration des conditions qui existent aujourd'hui au Canada dans les affaires d'éducation.

Il est une autre classe de critiques qui, peut-être, abondent dans mon sens d'une façon générale, mais qui trouvent le temps mal choisi pour la discussion de ces questions. Ils craignent de provoquer des antagonismes dans le pays. Ils peuvent avoir des idées aussi prononcées que les miennes sur la question, mais ils n'osent en parler de crainte d'offenser quelqu'un.

Je ne comprends pas comment un homme public puisse envisager la chose à ce point de vue. Il est des journalistes canadiens qui voient dans cette discussion un danger pour la paix intérieure du pays. Pourquoi? ils ne l'expliquent pas, et la seule raison que j'y vois, c'est qu'ils ont peur d'une discussion libre et juste sur un sujet que je tiens pour très important.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'histoire passée de l'enseignement au Canada. Je le ferai brièvement en remontant jusqu'en 1841. A cette époque, la population du Haut-Canada était de 78,119 catholiques et de 351,837 protestants; celle du Bas-Canada était de 99,553 protestants et de 572,643 catholiques. Ainsi, dans les deux Canadas, les catholiques avaient une majorité de 100,000 âmes environ. Je crois que ces chiffres ont un rapport avec le sujet en discussion, parce que la minorité confessionnelle n'était pas la même qu'aujourd'hui au temps de l'Acte d'Union. Lord Durham, quand il proposa l'Acte d'Union, avait en vue de soumettre à un même code de lois et à une seule langue le Haut et le Bas-Canada. Je ne discuterai point la question de langue aujourd'hui. Je veux surtout appeler l'attention des honorables députés sur l'instruction religieuse dans nos écoles.

Les avocats de l'enseignements religieux dogmatique dans les écoles ont fait reconnaître ce principe dans la première loi des écoles communes adoptée par le parlement d'Union en 1846. Je dirai en passant que ce parlement était composé en 1841 de quarante-deux représentants de chaque province.

A venir jusqu'en 1852 on avait établi 50 écoles séparées seulement dans l'Ontario, et sur ce nombre 32 avaient cessé de fonctionner. Mais cette année-là l'église catholique romaine a commencé une campagne très sérieuse pour l'accroissement des écoles séparées; en conséquence la province comptait, en 1858, 100 de ces écoles.

En 1860 l'honorable R. W. Scott présenta au parlement de l'Union un projet de loi concernant les écoles séparées, mais ce bill fut défait à trois reprises différentes; finalement, en 1863 il fut adopté, le vote des représentants d'Ontario étant comme suit: 26 contre, 16 en faveur. C'est-à-dire qu'une majorité de 10 parmi les représentants de la province d'Ontario s'est opposée au projet, et ceci, remarquez bien, ne regardait que la province d'Ontario, et aucunement la province de Québec. Le fait que je veux faire ressortir c'est que les écoles séparées nous ont été imposées dans cette province en dépit de l'opposition de la province par la voix de ses représentants au parlement de l'Union.

L'année 1864 a vu une conférence dans la ville de Québec; à cette occasion feu l'honorable Oliver Mowat a proposé de mettre les questions d'instruction publique sous la juridiction des provinces. L'honorable D'Arcy McGee a inséré les mots suivants dans le texte de la résolution: "Sauf les droits et privilèges dont peuvent jouir les

minorités catholique et protestante, dans les deux Canadas relativement à leurs écoles religieuses lors de la mise en vigueur de la loi constitutionnelle". J'affirme que ce texte démontre clairement que les bornes constitutionnelles s'appliquent aux provinces d'Ontario et Québec seulement.

En 1867, lorsque la loi Scott des écoles séparées fut insérée dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord il n'existait pas, dans la province de Québec, un système d'écoles séparées comme on en trouvait dans la province d'Ontario. On entend souvent dire, je sais, que c'était là une transaction: que la province d'Ontario accordait des écoles séparées aux catholiques tandis que le Québec laissait aux protestants leurs propres écoles séparées. Je déclare, monsieur l'Orateur, que cette affirmation n'est pas conforme aux faits. Je dis qu'il n'existe pas, et qu'il n'a jamais existé dans le Dominion, une institution qui s'appelle l'école séparée protestante. On me répondra peut-être qu'il y a des écoles séparées protestantes dans la province de Québec. Je dis: Non; il y a des écoles protestantes dans la province de Québec; mais ces écoles ne se préoccupent pas des croyances religieuses des élèves; des enfants catholiques peuvent fréquenter ces écoles sans que leur foi en souffre. Mais ce n'est pas cela qu'on trouve dans les écoles séparées catholiques, dans l'Ontario ou n'importe quelle province. Les protestants son exclus de ces écoles parce qu'elles sont strictement des écoles religieuses.

M. VIEN: L'honorable député me permettra-t-il de redresser ses vues là-dessus? Nombre d'écoles catholiques dans la province de Québec reçoivent des enfants protestants sans intervenir pour rien dans leurs croyances religieuses. Je pourrais citer, dans le cas de Montréal, l'école de Ville-Marie, l'école du Sault-au-Récollet, le couvent du Sacré-Cœur, le collège de Montréal, le collège de Lévis—où j'ai fait moi-même mes études et le collège Sainte-Marie. Plusieurs étudiants protestants fréquentent ces écoles sans être obligés de suivre le cours d'instruction religieuse.

M. EDWARDS: Je maintiens, monsieur l'Orateur, que les écoles publiques de la province de Québec qui sont sous la domination de l'Eglise maîtresse dans cette province sont des écoles auxquelles les protestants ne peuvent pas envoyer leurs enfants parce qu'on y ensigne des dogmes opposés aux croyances religieuses des protestants. Il se peut que certaines de ces écoles donnent le cours d'instruction religieuse à part, à une certaine période de la journée.

M. BUREAU: Pas du tout.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. EDWARDS: Bien, il est inutile d'être trop délicat lorsqu'il s'agit d'une question comme celle-ci. Les honorables députés savent très bien, comme tout le monde, qu'une école catholique est séparée pour les fins de l'instruction religieuse. A quoi sert de le nier?

Quelques DEPUTES: Non.

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, est-ce que l'honorable député me permettra un mot. Si je croyais possible de le convaincre de son erreur . . .

M. EDWARDS: L'honorable député pourra parler lorsque j'aurai fini. Je n'ai pas l'intention de permettre à une demi-douzaine de députés de la gauche de m'interrompre quand je m'adresse à la Chambre.

M. VIEN: Exposez les faits tels qu'ils sont, alors.

M. EDWARDS: J'espère qu'ils discuteront cette question dans un esprit de justice comme c'est mon intention de faire moi-même. Je fais cette déclaration, monsieur l'Orateur, dans la conviction qu'elle est vraie . . .

M. BUREAU: Elle n'est pas fondée.

M. EDWARDS: . . . que nulle part dans la province de Québec on n'a pourvu à l'instruction des enfants protestants isolés.

Et j'affirme de plus qu'il n'existe aucun endroit dans la province d'Ontario où rien ne pourvoie à l'éducation des enfants des catholiques romains isolés. Voilà ce que je veux dire . . .

M. BUTTS: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. EDWARDS: Non. Mon honorable ami pourra parler quand j'aurai fini.

M. BUTTS: Une seule question simplement.

M. EDWARDS: Je répète que partout où il existe, comme en Ontario, le système des écoles publiques protestantes est ouvert aussi bien aux enfants catholiques qu'aux enfants protestants. Il n'y a aucune crainte d'embarras quant à leur foi. Mais quant la majorité d'une circonscription possède une école séparée, les quelques familles protestantes qui s'y trouvent sont empêchées de se donner une éducation du fait que c'est une école séparée catholique romaine. Que

l'on me permette d'en donner un exemple, tiré de mon propre comté. Dans le comté de Frontenac, nous avons une petite île appelée l'île Howe, où toutes les familles, sauf quatre ou cinq, sont catholiques romaines. Jusqu'à récemment, toutes les écoles de cette île étaient publiques, fréquentées également par les enfants catholiques et les enfants protestants, qui grandissaient ensemble sans que des disputes aient lieu entre eux. Aucune instruction religieuse n'était donnée dans ces écoles, qui étaient dirigées comme toutes les autres écoles publiques. Mais l'archevêque obtint du gouvernement d'Ontario que ces trois écoles fussent converties en écoles séparées, pour le motif que presque toute la population était manifestement catholique romaine; aujourd'hui, les trois écoles de cette île sont des écoles séparées. Il s'ensuit que les enfants des quatre ou cinq familles protestantes qui se trouvent là doivent, quand ils atteignent l'âge, être envoyés à Kingston, à Gananoque ou à d'autres endroits pour y recevoir leur instruction. On ne saurait indiquer un seul endroit au Canada où les enfants des catholiques minoritaires soient soumis à ce genre de traitement. Cela est manifestement injuste; cela ne donnera pas la paix et l'unité. Tant qu'il existera, un pareil état d'injustice criante rongera le cœur de ceux qui y sont soumis; il causera de l'antagonisme et de l'hostilité dans la population. Il est de l'intérêt de la paix, de l'harmonie et de l'unité au pays que cet état de choses disparaisse, que nous ayons un système scolaire unique, où les enfants catholiques et les enfants protestants puissent s'instruire et grandir ensemble, côte à côte, quitte aux prêtres, au clergé et aux parents de se charger de l'instruction religieuse.

En 1866, sir A. T. Galt quitta le ministère parce qu'il ne pouvait obtenir aux Anglais protestants en Québec une part équitable des fonds publics pour leurs écoles. Vers la même époque, les instituteurs protestants en Québec envoyèrent une pétition au gouvernement impérial. Quelle en était la teneur? Elle disait au gouvernement impérial que les protestants en Québec étaient privés des bienfaits d'un système général d'instruction publique comme celui des protestants d'Ontario; que les protestants en Québec étaient soumis à une taxe pour le maintien des écoles catholiques; qu'il leur était difficile d'établir pour eux-mêmes des écoles et séminaires non-séparés; que la colonisation protestante dans le Québec était découragée et que plusieurs familles étaient contraintes de partir; et qu'un système scolaire général non sectaire était préférable. Ce fut en 1869 seulement que la législature de Québec accorda une existance statutaire aux écoles protestantes de cette province. L'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord déclare:

> Dans chaque province, la législature pourra exclusivement décréter des lois relatives à l'éducation sujettes et conformes aux dispositions suivantes:
>
> Rien dans ces lois ne devra préjudicier à aucun droit ou privilège conféré, lors de l'union, par la loi, à aucune classe particulière de personne dans la province, relativement aux écoles séparées (denominational).

De toutes les provinces qui constituent maintenant le Dominion, celles de Québec et d'Ontario seulement avaient des écoles séparées lors de l'union, en 1867; ces écoles existaient de droit dans l'Ontario et de fait en Québec; il fut inséré à l'acte pour sauvegarder les droits et privilèges créés par ces provinces lorsqu'elles étaient des souverainetés séparées. On n'imposa ni restrictions ni conditions aux provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; celles-ci sont donc libres de faire, en matière d'instruction publique, les lois qu'elles jugent bonnes. Je soutiens qu'il en est de même de la Saskatchewan et de l'Alberta. Et l'esprit de la lettre de l'acte de l'Amérique britannique du Nord furent violées par le parlement du Canada quand il adopta les bills d'autonomie de 1905.

Une tentative fut faite à cette époque pour imposer d'une façon définitive des écoles séparées à l'Alberta et à la Saskatchewan. Depuis, les partisans des écoles séparées ont prétendu que les provinces ne pouvaient pas passer par-dessus certaines dispositions de la loi d'autonomie. Je vais m'étendre un peu sur ce point, car, à mon avis, les provinces d'Alberta et de Saskatchewan ont le droit d'avoir ou de ne pas avoir d'écoles séparées, selon leur bon plaisir, nonobstant ce que peuvent décréter les lois d'autonomie de 1905.

Les provinces d'Alberta et de Saskatchewan ont été formées avec le territoire acquis de la compagnie de la Baie-d'Hudson en 1870. Comme il n'y avait pas de blancs dans ce territoire à cette époque, aucune disposition ne fut prise pour son administration jusqu'en 1875, quand la loi des territoires du Nord-Ouest fut adoptée. Les pouvoirs législatifs conférés par cette loi étaient temporaires et entièrement sujets à la direction, au contrôle et à la surveillance du Parlement fédéral. L'article 11 de la loi des territoires du Nord-Ouest prévoyait des

écoles séparées. Mais je vous prie de vous rappeler que dans ce temps-là il n'y avait que 500 blancs dans le territoire. Ces gens-là n'étaient pas représentés dans le Parlement fédéral et, par conséquent, n'avaient pas voix au chapitre dans une question qui les intéressait plus que tous les autres.

Quand la loi a été présentée à la Chambre en 1875, l'hon. George Brown a protesté contre l'établissement d'écoles séparées dans les territoires. Il disait:

> Cette disposition est contraire à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Il est très clair que chaque province doit avoir le contrôle absolu de son système d'enseignement.

En 1892, l'Assemblée des territoires adopta une loi, appelée la loi Haultain sur le système d'enseignement, d'après laquelle toutes les écoles, publiques ou séparées, étaient placées sous le contrôle du gouvernement des territoires, de 9 heures du matin jusqu'à 3.30 du soir. Autrement dit, cette loi décrétait l'établissement dans les territoires d'écoles nationales et non confessionnelles, de 9 heures du matin à 3.30 du soir, l'enseignement religieux étant restreint à une demi-heure par jour entre 3.30 et 4 heures du soir. C'est alors que les catholiques romains prétendirent que l'on nuisait à leurs droits et ils firent appel au gouvernement fédéral; mais sir John Thompson, qui était alors ministre de la Justice, refusa d'intervenir. Je signale cela, parce que c'était une admission de la part du gouvernement fédéral que les provinces avaient le droit de contrôler leur système d'enseignement.

Durant la session de 1894, Dalton McCarthy proposa à la Chambre d'abroger l'article 11 de la loi des territoires du Nord-Ouest, qui prévoyait l'établissement d'écoles séparées dans les territoires. Son idée était qu'avec une loi comme celle-là dans les statuts du Canada, le gouvernement fédéral pourrait avoir plus tard une excuse pour établir des écoles séparées quand de nouvelles provinces seraient créées. Les événements qui se sont produits depuis ont prouvé que Dalton McCarthy avait fait preuve, dans ce temps-là, de beaucoup de perspicacité. Voici ce que sir John Thompson disait en discutant la proposition de Dalton McCarthy:

> C'est lorsqu'il décidera de créer de nouvelles provinces qu'il appartiendra au Parlement de décider ce que devra être leur constitution, d'après les promesses auxquelles on a fait allusion ou d'après toutes autres circonstances.

Je tiens à faire part à la Chambre de l'opinion d'un personnage que tous les députés connaissent bien de réputation; je veux parler de l'hon. David Mills. Il disait:

> Quand les habitants des Territoires ou d'une région des Territoires sont assez nombreux pour constituer une province; quand, de fait, ils atteignent l'âge de majorité au point de vue de l'autonomie et qu'ils veulent se gouverner eux-mêmes, le Parlement n'a pas le droit d'exercer un contrôle quelconque sur eux; il peut bien leur donner d'utiles conseils, mais n'a pas droit de commander. Mais il ne s'agit pas ici de l'avenir. Quand les Territoires ont une population suffisante pour leur donner droit à devenir provinces, ils doivent décider d'eux-mêmes s'ils auront des écoles séparées, ou non.
>
> Quant aux territoires, je n'admets pas que l'établissement des écoles séparées soit sur un pied d'égalité avec l'établissement des écoles confessionnelles d'Ontario et des écoles dissidentes de la province de Québec. Dans ces provinces, les écoles sont placées sous l'égide et la protection de la constitution; celle-ci les a soustraites aux atteintes et à l'intervention de la législature locale. Mais dans les Territoires du Nord-Ouest, ainsi que l'honorable ministre l'a observé, ce n'est pas tant une question de droit ou de garantie donnée à un groupe de la population en particulier, qu'une question d'intérêt public. L'objectif visé par l'établissement de ces écoles au Nord-Ouest, c'était d'empêcher tout conflit de surgir au parlement au sujet de cette question scolaire; et par le fait qu'elles y ont été établies, elles doivent y être maintenues tant que ces territoires seront sous le contrôle du parlement. Quand le parlement aura accompli sa mission, et une fois que la population des Territoires aura pris un accroissement qui lui permette d'aspirer à s'élever au rang des provinces de la Confédération, alors, elle devra assumer la responsabilité de prendre une décision subordonnée, toutefois, aux dispositions décrétées par l'Acte de Amérique britannique du Nord, sur la question de savoir s'il faut maintenir le régime des écoles confessionnelles, ou bien celui des écoles non confessionnelles.

Je désire aussi faire transcrire dans le compte rendu officiel de la Chambre l'opinion que donnait à la même époque sir Louis Davies:

> Je suis convaincu d'ancienne date que, l'heure venue, on ne saurait refuser aux provinces ainsi érigées le droit de régler elles-mêmes de façon ou d'autre la question de l'instruction publique. Jamais je ne serai partisan d'un système d'écoles publiques ou confessionnelles imposé par le Parlement à ces provinces. Quand le Parlement sera saisi d'un projet de loi tendant à ériger ces territoires en provinces, il faudrait à mon avis, insérer dans ce projet de loi une disposition autorisant les citoyens des provinces ainsi créées à décider quel système d'instruction publique elles entendent adopter.
>
> En conformité de l'avis que j'ai toujours exprimé et que je professe encore, je n'hésite pas à déclarer respectueusement que les citoyens de ces nouvelles provinces doivent avoir le droit de déterminer le système d'éducation qu'elles auront.

Vient ensuite dans l'ordre chronologique la mémorable lutte qui eut lieu au Manitoba pour les écoles nationales, lutte qui commença lors de l'adoption de la loi des écoles du Manitoba de 1890 et aboutit au

renversement du ministère Tupper en 1896, à la chute du ministère Roblin en 1914 et à l'abrogation définitive par le cabinet Norris, en 1916, du règlement Laurier-Greenway de 1897. Il serait préférable de consigner ici ce règlement. Il figure dans l'article 258 de la loi des écoles du Manitoba et est ainsi conçu:

Là où dix élèves dans une école parlent le français ou tout autre langage que l'anglais comme langue maternelle, l'instruction de ces élèves se fera en français ou en toute autre langue, et en anglais, d'après le système bilingue.

Je le répète, je n'en dirai pas davantage à cet égard, vu que mes observations se rattacheront plutôt à l'aspect religieux de l'enseignement qu'à la question de langue.

En 1905, le Parlement fédéral adopta la loi de la Saskatchewan et celle de l'Alberta, connues sous le nom de lois d'autonomie. Lorsque les projets de loi sur l'autonomie vinrent en délibération, l'honorable R. Rogers et l'honorable M. Campbell, membres du gouvernement du Manitoba, vinrent à Ottawa demander l'agrandissement des frontières du Manitoba. Le délégué papal fit demander ces messieurs chez lui et émit l'idée que si la province consentait à établir les écoles confessionnelles, la question des frontières se réglerait facilement. Je proteste contre pareille tactique, et les honorables députés le savent, si le gouvernement impérial ou le roi lui-même s'étaient permis, dans notre domaine législatif, une ingérance semblable à celle du délégué du pape, un cri d'indignation aurait retenti de l'Atlantique au Pacifique. Le public n'aurait pas toléré la chose un seul instant. Nous ne saurions la tolérer et j'ai bien le droit d'exprimer mon avis à cet égard et en cela je n'attaque nullement le culte professé par qui que ce soit.

M. PROULX: Sur quoi l'honorable député appuie-t-il son affirmation?

M. EDWARDS: L'autorité que j'invoque ne rallierait peut-être pas l'approbation des députés de la gauche. L'affirmation en question a été formulée ici même, sans que personne l'ait révoquée en doute, par un des messieurs dont j'ai parlé, l'honorable M. Rogers. L'honorable député le nie-t-il?

M. PROULX: M. Rogers ne siègeait pas ici à cette époque.

M. EDWARDS: L'honorable député pose volontiers une question, mais n'est pas aussi empressé de répondre.

M. PROULX: Je doute fort qu'il en soit ainsi.

M. EDWARDS: Je n'en doute nullement, et je vais faire ma citation. En 1905, lorsque les bills d'autonomie étaient en délibération ici, sir Wilfrid Laurier formula cette affirmation au sujet de la question de langue. Je tiens à faire cette citation, car je veux en faire l'application:

Les auteurs de la Confédération n'ont pas prétendu autoriser la langue française dans une partie quelconque du Dominion, sauf dans ce Parlement et dans la province de Québec. Partout ailleurs les citoyens ont été laissés libres de régler la question comme bon leur semblerait.

Voici pourquoi je cite ces paroles: c'est que, si le principe de l'autorité provinciale est légitime en ce qui concerne la question de langue, pourquoi ne le serait-il pas en matière d'instruction religieuse? Il devrait être aussi légitime dans un cas que dans l'autre.

Quant aux bills d'autonomie, je tiens à citer les articles des lois de la Saskatchewan et de l'Alberta, de 1905, relatifs à l'instruction publique; car je serai en mesure de prouver à ceux qui frémissent d'horreur à la pensée qu'on peut porter atteinte à la loi de l'Amérique britannique du Nord, que le Parlement fédéral a violé cette loi en principe et dans le texte, en adoptant les dispositions que je vais citer. L'article 3 de la loi de la Saskatchewan, qui est semblable à celle de l'Alberta est ainsi conçu:

Les dispositions des Actes de l'Amérique britannique du Nord, de 1867 à 1886, s'appliquent à la province de la Saskatchewan de la même manière et dans la même mesure qu'elles s'appliquent aux provinces jusqu'aujourd'hui parties du Canada, comme si ladite province de la Saskatchewan eût été l'une des provinces unies en premier lieu, sauf en tant que lesdites dispositions sont modifiées par la présente loi et à l'exception de celles qui sont expressément applicables ou qui peuvent raisonnablement être interprétées comme spécialement applicables à une ou plusieurs et non à la totalité desdites provinces.

L'article 93 de l'Acte de l'Amérique britannique du nord, 1867, s'applique à ladite province sauf substitution de l'alinéa suivant à l'alinéa 1 dudit article 93.

1. Rien dans ces lois ne préjudiciera à aucun droit ou privilège dont jouit aucune classe de personnes en matière d'écoles séparées à la date de la présente loi aux termes des chapitres 29 et 30 des Ordonnances des Territoires du Nord-Ouest rendues en l'année 1901, ou au sujet de l'instruction religieuse dans toute école publique ou séparée ainsi que prévu dans lesdites ordonnances.

2. Dans la répartition par la législature ou la distribution par le gouvernement de la province, de tous deniers destinés au soutien des écoles organisées et conduits en conformité dudit chapitre 29, ou de toute loi le modifiant ou le remplaçant, il n'y aura aucune inégalité ou différence de traitements au détriement des écoles d'aucune classe visée audit chapitre 29.

3. Là où l'expression "by law" est employée à l'alinéa 3 dudit article 93, elle sera interprétée comme signifiant la loi telle qu'énoncée aux chapitres 29 et 30, et là ou l'expression "at the Union" est employée audit alinéa 3, elle sera tenue pour signifier la date à laquelle la présente loi entre en vigueur.

C'était en 1905. Nous avons en effet ici un amendement à l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, parce qu'il insère certaines ordonnances rendues par l'assemblée des Territoire du Nord-Ouest en 1901, en vertu d'une délégation d'autorité du Parlement du Canada. Les dispositions de la constitution sont abandonnées et ne doivent s'appliquer "qu'en tant qu'elles sont modifiées par la présente loi". Le paragraphe 1 de l'article 93 est supprimé et le paragraphe 3 est modifié en lui donnant une signification qu'il ne pourrait pas avoir autrement.

Que signifie l'expression "dans la province à l'union"? Si elle veut dire en 1905, alors il n'était pas besoin d'amendement pour établir des écoles séparées. Si elle ne veut pas dire 1905, de quel droit le Parlement du Canada a-t-il changé cette loi impériale? "A l'union" veut dire quand les territoires ont été unis au reste du Canada et devinrent partie du Dominion, c'est-à-dire en 1870. Il n'y avait alors pas de blancs dans les territoires et par conséquent pas d'écoles séparées ou publiques. Les actes de la Saskatchewan et de l'Alberta avaient pour but de perpétuer certains privilèges créés par l'acte du 1875 et on l'a fait en passant par-dessus la constitution. Permettez-moi de citer l'opinion de l'honorable Edward Blake en 1869:

Il est parfaitement clair d'après de grands principes évidents que les bases de l'union établie par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne peuvent pas être modifiées par le Parlement.

Pourtant, l'esprit et l'intention de la loi ont été, sans aucun doute, altérés par ces bills d'autonomie adoptés en 1905. M. Clement, dans son ouvrage sur "The Canadian constitution" dit, (page 352):

Peut-on établir une nouvelle province avec une plus petite sphère d'autorité que celle qu'avaient les provinces désignées dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867?..... Il est évident par conséquent que toute nouvelle province créée doit recevoir son autonomie provinciale complète et les pouvoirs définis dans l'acte original de l'Amérique britannique du Nord, 1867.

Le 22 mars 1905, lors de la 2e lecture des bills d'autonomie, sir Robert Borden a parlé ainsi:

En établissant une nouvelle province, ce Parlement peut-il, en tout ou en partie, changer les bases de la Confédération? Peut-il modifier l'attribution faite du pouvoir législatif? A mon avis, cela ne se peut faire que par le parlement impérial. Evidemment, on ne prétendra pas qu'en donnant à une nouvelle province les droits constitutionnels que lui assure l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, nous détruisons l'œuvre édifiée par les fondateurs de la Confédération et consacrée par une loi impériale. C'est cependant ce que tente de faire aujourd'hui le très honorable premier ministre par l'article 17 de son projet. Nous n'avons ni le pouvoir, ni le droit, moins encore l'obligation de saper les fondements alors établis ou de refaire le pacte alors consenti.

Sir Robert Borden proposa un amendement, mais il fut repoussé. Monsieur l'Orateur, j'ai parlé de ces bills d'autonomie et de l'histoire qui a mené à leur adoption par le Parlement dans un but qui sans aucun doute a été clairement indiqué. Je dis que les législatures des provinces de Saskatchewan et d'Alberta, malgré les dispositions spéciales énoncées dans la loi d'autonomie de 1905, ont le pouvoir d'établir dans ces provinces des écoles indépendantes des sectes religieuses partout où elles sont disposées à le faire. Je veux placer sous les yeux des honorables députés, quelques exposés et leur demander de les étudier équitablement et d'y répondre avec des arguments s'ils ont à en offrir.

Je prétends qu'au sujet de privilèges, tous nos citoyens devraient être placés sur le même pied, sans égard à l'Eglise à laquelle ils appartiennent. Je dis qu'un système d'éducation basé sur des privilèges spéciaux engendre la désunion et la désagrégation et mène finalement à un désastre national. Je le crois en toute sincérité et j'invite les honorables députés qui ne sont pas de mon avis à présenter des arguments pour me réfuter. Je dis que toutes les classes de notre population, sans égard aux races ou aux croyances, devraient avoir une part égale des responsabilités qui incombent à tous les citoyens.

Se trouverait-il quelqu'un pour élever la voix contre cette affirmation? Je dis donc, que les systèmes d'éducation en vigueur dans les différentes provinces devraient être suffisamment uniformes pour permettre à tous les enfants canadiens d'acquérir une connaissance générale et uniforme des responsabilités de citoyen du Canada. S'il y a un membre dans cette assemblée qui soit prêt à contester l'assertion que je fais, je serai heureux de l'entendre.

M. BUTTS: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. EDWARDS: Pas avant que j'aie terminé.

M. BUTTS: J'avais cru comprendre que l'honorable député invitait ses collègues à lui poser des questions. O fanatisme, où donc est ta pudeur?

M. EDWARDS: Est-ce qu'on va m'accuser de fanatisme, parce que je prétends qu'aucune classe de notre population n'a droit à des privilèges particuliers? Voilà ce que j'ai soutenu. Est-ce qu'on va m'accuser d'être un ennemi de la religion parce que je suis en faveur d'un système d'écoles non confessionnelles? Est-ce qu'on va m'accuser d'intolérance, parce que j'affirme que l'Eglise dont il est l'un des plus brillants ornements ne devrait pas jouir de privilèges particuliers au détriment des autres confessions réligieuses du pays?

Je répondrai à mon honorable ami et aux autres honorables membres qui partagent son opinion, s'il s'en trouve ici, que si c'est être fanatique que de proclamer qu'une classe de notre population n'a pas le droit de jouir de privilèges particuliers au détriment d'une autre classe, je consens à être passé pour un fanatique; cependant, j'aurai moins raison de rougir de l'épithète accolée à mon nom que l'honorable député de certains sentiments qu'il dissimule en se cachant la figure derrière son journal.

Là où il existe différentes écoles d'enseignement elles créent une conception différente du patriotisme et du devoir national. Pour moi, ce raisonnement est clair et conforme à la raison. La grande guerre l'a démontré à l'évidence, nous avons au Canada des gens qui n'ont pas une conception très claire des obligations qu'ils ont envers l'Etat et sur lesquels nous ne pouvons pas compter à l'heure d'une crise nationale. Au cours de la dernière guerre, à qui incombait la responsabilité d'obtenir une action d'ensemble de la part de la population du Canada? Etait-ce aux administrations provinciales ou au gouvernement fédéral? Cette responsabilité appartenait au pouvoir fédéral, et cependant, il n'a pas un seul mot à dire relativement aux questions qui tendent à unir ou à séparer les différents éléments formant notre population. Sir William Peterson, l'ancien principal de l'université McGill, a fait cette déclaration:

> L'une des dispositions les plus regrettables, à mon sens, que renferme la constitution du Canada, c'est que le Gouvernement fédéral doit ignorer qu'il existe un service de l'instruction publique dans le pays. Les questions d'enseignement sont complètement laissées aux mains des gouvernements provinciaux, en vertu de la Constitution canadienne.

Et il ajoute:

> Cependant, j'ai toujours protesté contre pareil état de choses.

Je suis d'avis, monsieur l'Orateur, que l'établissement d'un système national d'écoles non-confessionnelles constituerait le facteur humain le plus puissant pour éliminer les causes de divisions en Canada. Je le répète, c'est là ma conviction sincère et c'est la justification des observations que je présente cet après-midi. Pour moi, le facteur humain le plus puissant que nous puissions mettre en œuvre pour faire disparaître les causes de divisions, c'est l'établissement d'un système d'écoles non-confessionnelles.

Voilà ma conviction sincère; or, puisque je suis convaincu de la vérité de mon opinion, j'ai le droit d'exiger que l'on tienne compte de ma sincérité, quand bien même certains de mes collègues ne partagent pas mon avis.

La population du Canada se compose d'individus appartenant à toutes les races et à toutes les croyances religieuses; si chacun est libre de choisir un système d'instruction à son goût, il est impossible de faire régner l'harmonie et d'obtenir l'unité d'action; la confusion et le désordre sont inévitables. Nous avons fait des concessions malavisées et il en est résulté de l'amertume et des luttes sans fin. Devons-nous laisser se perpétuer ces querelles? Devons-nous laisser se perpétuer ces concessions déplorables?

Certes, il ne se trouvera personne pour affirmer ou supposer que les pères de la Confédération, qui ont entrepris de doter le Canada de différents systèmes d'instruction publique, il y a près d'un demi-siècle, avaient le droit de décider d'avance quelles instructions seraient maintenues pour les millions de Canadiens habitant aujourd'hui ce pays et pour les millions d'habitants dont s'augmentera notre population dans l'avenir.

A ce sujet, je citerai l'opinion d'un autre Canadien distingué, sir John Willison. Voici ce qu'il a écrit:

> L'article de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord concernant nos systèmes d'instruction a été une source de malentendus et de confusion, qui n'ont guère contribué à solidifier les bases de notre édifice national et qui, plus d'une fois, ont soulevé par tout le pays la clameur de violentes discussions religieuses.

Cette affirmation n'est-elle pas exacte? Cependant, je suppose que l'honorable député (M. Butts) ne manquera pas d'accuser sir John Willison de fanatisme, parce qu'il a le courage de manifester une opi-

nion qui est basée sur des faits indéniables. Et il ajoute:

> Depuis que la Confédération existe, nous avons été témoins d'un effort déterminé et incessant pour découvrir dans la Constitution une disposition garantissant l'existence des écoles confessionnelles dans toutes les provinces, et nous avons constamment entendu dénoncer la conduite de ceux qui proposent une interprétation différente et soutiennent que les provinces ont le droit d'exercer la haute main sur l'instruction publique dans les limites assignées par la Constitution.

Nous venons de traverser une époque critique, qui a trahi les avantages et les vices de notre Constitution. Je veux, avant que l'honorable monsieur parte, lui dire. . .

M. BUTTS: J'ai déjà fait trop attention à ce que vous dites.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre!

M. EDWARDS: Nous avons dans ce pays deux pouvoirs en présence dont le danger imminent ne doit avoir échappé à personne. Nul pays ne peut jouir de la paix et de l'harmonie nécessaires à sa stabilité lorsque les citoyens ne sont pas de même avis sur le point de savoir où réside la puissance souveraine. Le fait est que nous avons cherché notre voie entre deux gouvernements, l'un à Ottawa et l'autre qui s'arroge le droit de réglementer l'instruction publique par le moyen des lois fédérales ou provinciales. Je ne me suis jamais mêlé des doctrines, des dogmes ni des cérémonies d'aucune Eglise; jamais l'envie ne m'en est venue. Je n'ai jamais eu le moindre désir de mettre obstacle au droit que possède chacun d'adorer Dieu selon les dictées de sa conscience. Je ne voudrais pour rien au monde gêner personne dans l'exercice de ce droit; mais ce n'est sûrement pas me rendre coupable d'intolérance si j'affirme que le Gouvernement ne devrait favoriser aucune croyance plus qu'une autre. Est-ce là de l'intolérance? Est-ce du fanatisme de dire que les fonds publics ne doivent pas être employés à une éducation confessionnelle? Est-ce du fanatisme d'affirmer que les citoyens sont tous égaux devant la loi? M'accusera-t-on de vouloir détruire la religion parce que je crois qu'un système d'écoles nationales, exempt de tout esprit de secte, servirait à établir dans le pays l'harmonie et l'unité?

Nous entendons dire souvent que dans ce pays nos querelles proviennent d'un malentendu. Je m'inscris en faux contre cette prétention. Ce n'est pas à un malentendu qu'il faut attribuer nos querelles. Nous nous entendons parfaitement. C'est même parce que nous nous comprenons si bien que se produisent aujourd'hui les disputes entre nous. Me direz-vous, par exemple, que l'habitant de certain territoire où il lui est impossible de faire suivre à ses enfants la seule école que l'on y trouve, à cause des dogmes religieux qu'on y enseigne, a le sentiment d'une injustice à lui faite et que ce sentiment provient d'un malentendu? Pas le moins du monde. Il sait qu'on ne le traite pas avec justice. Il n'est personne dans cette Chambre qui puisse avec succès établir le contraire. Ce n'est pas une question de théologie, de doctrine ou de dogmes religieux, mais une question de droits civils et de justice égale pour tous.

Que l'on me permette cette question: un gouvernement est-il justifiable de conférer des privilèges spéciaux à un groupe quelconque de la population. C'est là une question honnête et, si vous y répondez dans la négative, si vous dites que le Gouvernement n'a pas raison de conférer des privilèges spéciaux à une catégorie de citoyens, vous convenez avec moi que nos lois sur les écoles confessionnelles sont fondées sur un principe faux, puisqu'elles détruisent l'égalité des droits civils qui est la base d'un gouvernement libre.

Qu'est-ce que je suggère à cet égard? Je sais que, pour les provinces de Québec et d'Ontario, l'instruction est une matière que les lois fondamentales du pays ont déterminée. Je ne songe nullement à prétendre que le Parlement doive enlever à ces provinces un droit qu'elles tiennent de la Confédération; mais cela assurément ne nous empêche point de discuter ici la question de savoir si un autre régime serait préférable. La Confédération date de plus de cinquante ans et l'idée maîtresse des pères de la Confédération a été indubitablement d'établir entre tous les citoyens une harmonieuse unité.

Je laisse à ceux d'entre nous qui ont suivi la marche des événements et qui lisent les journaux le soin de dire s'ils sont satisfaits de l'état de choses qui existe actuellement dans ce pays. Après plus de cinquante années de confédération, avons-nous l'unité dans le pays? Pas le moins du monde. Cette unité, nous ne l'avons pas, et pourquoi? Parce que, monsieur l'Orateur, nous avons eu autrefois des hommes publics toujours prêts à faire passer les convenances et les exigences du parti avant ce qu'ils doivent au Canada. Quelle est la rai-

son de ce défaut d'unité? Il s'est trouvé dans ce pays des hommes soi-disant politiques et posant à l'esprit large, mais assez lâches pour traiter ces questions autrement qu'elles le méritent. Telle est la cause de notre manque d'unité. C'est là, du moins, mon opinion.

L'avis que j'émettrai, monsieur l'Orateur, sera néanmoins que l'instruction publique est une matière qui concerne le gouvernement national et le parlement fédéral. C'est un sujet qui assurément nous intéresse dans un pays démocratique comme le Canada, un pays qui emprunte ses idées à la Grande-Bretagne et à son histoire, comme à la sienne propre, grâce à l'influence d'une demi-douzaine de langues étrangères différentes? Le Gouvernement fédéral doit être sûrement investi du droit de se prononcer sur la sorte de démocratie que nous établirons au Canada. N'est-il pas vrai que dans les présentes conditions notre influence sur les choses de l'éducation dans nos écoles primaires de tout le pays est moindre que si nous n'avions qu'un système d'instruction nationale.

C'est ce qu'on ne saurait nier. Dans une localité prospère, non loin de là où je demeure, il y a deux écoles: l'une, école séparée catholique, et l'autre, école publique, située à trois quarts de mille de la première. Les taxes payées par la population de cette localité servent au maintien de deux écoles. Il est évident que s'il n'y en avait qu'une, le produit de ces impôts permettrait qu'elle fût beaucoup meilleure et procurât aux élèves, catholiques ou protestants, des avantages beaucoup plus grands que ceux qu'ils retirent aujourd'hui de la fréquentation de l'une ou de l'autre de ces deux écoles. Par suite de cette division, non seulement il y a gaspillage d'argent, mais nos systèmes scolaires sont beaucoup moins efficaces. Quel choix peut faire la famille d'un homme établi dans une région où les neuf dixièmes de la population se composent, par exemple, de catholiques et où la seule école d'une localité est une école séparée? Quel choix peuvent faire, sous le rapport de l'éducation, les deux ou trois familles protestantes établies là? Les enfants de ces familles sont exclus de cette école, à moins que leurs parents ne leur permettent de la fréquenter et d'y entendre enseigner des dogmes religieux auxquels ils ne croient pas. Je ne m'arrête pas à la question de savoir ce que valent ces dogmes, je me contente d'affirmer que les opinions de la minorité devraient être respectées et que les enfants protestants se trouvent exclus de cette école. En pareil cas, les parents doivent envoyer leurs enfants à plusieurs milles de la maison paternelle et les tenir en pension, ou bien vendre leur ferme et aller demeurer ailleurs. Comment peut-on espérer voir régner l'union dans ce pays, quand les enfants de deux familles, dont l'une catholique et l'autre protestante, fréquentent des écoles de confession diverse? Dès le berceau, ces enfants de croyance religieuse différente apprennent à se détester mutuellement. Lorsqu'ils seront devenus des hommes, comment pourront-ils travailler ensemble au bien général du pays? Ce sera absolument impossible, et les membres de la députation, favorables ou non aux écoles séparées, savent parfaitement qu'il ne faut pas s'y attendre.

Croyant que le Gouvernement fédéral devrait avoir son mot à dire en fait d'éducation, je voudrais tout d'abord qu'il fût établi une commission fédérale d'instruction publique, je voudrais qu'il y eût à Ottawa une convention des principaux éducateurs des différentes provinces. Ces hommes pourraient trouver moyen de réaliser l'objet en vue. Quant à la députation, elle a parfaitement droit de demander l'uniformité d'enseignement, parce qu'elle est essentielle pour former un peuple uni et animé des mêmes aspirations nationales.

Cette question intéresse au plus haut degré la population de l'Ouest. D'après le recensement de 1911, la population des quatre provinces de l'Ouest, comprenait dans ses rangs 412,995 sujets de nationalité étrangère: Allemands, Autrichiens, Russes, Polonais et Scandinaves, c'est-à-dire près d'un demi-million, et ce chiffre est dépassé à l'heure qu'il est pour ces cinq nationalités. Nous savons à quoi nous attendre de la part de ces gens-là à l'occasion d'une crise comme celle que nous venons de subir. L'avenir de ce pays n'exige-t-il pas que nous trouvions moyen de canadianiser les étrangers qui immigrent chez nous?

Mais je ne parle pas seulement de l'Ouest, je veux signaler un état de chose qui règne beaucoup plus près de nous et contre lequel nous devrions avoir au moins droit de protester. En 1912, dans une certaine partie de ce pays, on mettait à l'usage des écoles un certain livre où Québec était désignée comme la capitale du Canada, Toronto sous le nom de York, et où Ottawa n'était pas du tout mentionnée. Winnipeg n'y apparaissait pas même sous le nom de Fort-Garry. De fait, le nom de cette ville y était introuvable. Les quatre provinces

de l'Ouest y étaient indiquées comme "région formant la Nouvelle-Calédonie, région sauvage et n'ayant d'importance que pour ses fourrures". Voilà seulement un passage du livre en question; je pourrais en citer d'autres au besoin. Imaginez-vous pareil livre enseignant pareil galimatias aux enfants d'une province canadienne, en l'an 1912! J'ignore si ce livre est encore en usage, mais je crois qu'il est possible d'établir que, depuis quatre ans et demi, on s'est servi, dans les écoles de ce pays, de certains livres où l'Allemagne et les Allemands étaient portés aux nues pendant que nos soldats traversaient les mers pour aller combattre nos ennemis en France et dans les Flandres, au péril de leur vie.

Me dira-t-on que le Parlement fédéral n'a pas le droit d'intervenir dans une telle affaire ou, du moins, de donner un conseil? Je sais fort bien qu'il y a au pays des gens —comme le représentant de Cap-Breton (M. Butts), qui m'a interrompu tantôt—qui ne chercheront pas à raisonner sur un pareil sujet, qui ne tenteront pas à exposer les avantages ou les inconvénients de l'affaire, qui ne donneront pas de raisons pour appuyer leurs opinions, se contentant de crier au "fanatisme" parce qu'ils savent que c'est le seul terme qu'on puisse leur appliquer sans l'ombre d'un doute.

Monsieur l'Orateur, je n'ai cure de ce que ces gens-là peuvent penser de moi dans cette enceinte ou au dehors. J'ai franchement exprimé mes sentiments, parce que je suis Canadien et que, à ce titre, j'aimerais voir régner dans ce dominion un meilleur état de choses que celui qui existe depuis des années. Je souhaiterais plus d'union, plus d'harmonie, plus de concorde. Je voudrais voir nos concitoyens de nationalité et de croyances différentes travailler côte à côte à la prospérité et au bien-être de la population de ce pays. C'est parce que je souhaite sincèrement que ce désir se réalise que j'ai donné cours à ces sentiments-là cet après-midi, et j'ai confiance que les députés de la droite ou de la gauche ne verront pas dans mes paroles une attaque contre leurs croyances religieuses. De ma vie, je n'ai attaqué la religion catholique. (Exclamations). On est libre de me faire l'affront de ricaner. Oui, monsieur l'Orateur, je fais partie de la Chambre depuis dix à onze ans, et je mets n'importe lequel de mes collègues au défi de m'indiquer un mot ou une phrase que j'aie prononcé ici contre les croyances religieuses de quelqu'un. Ricanez maintenant, si le cœur vous en dit.

(Nouvelles exclamations.)

[M. Edwards.]

Au lieu de se moquer, qu'on m'indique, si on le peut, une déclaration que j'aurais faite en cette enceinte ou hors de ces murs et qui comporterait un blâme au sujet de la foi de qui que ce soit. Monsieur l'Orateur, jamais de ma vie, je n'ai nourri ce dessein et je n'ai agi de cette manière. Cependant, je dirai aux membres de la Chambre que, lorsque la hiérarchie catholique, l'Eglise anglicane ou l'Eglise presbytérienne, ou toute autre confession religieuse, par l'entremise de ses dignitaires ecclésiastiques, se fourrera le nez dans les affaires du pays, en ma qualité d'homme public, je cognerai ce nez comme je croirai devoir le faire. Me dira-t-on qu'en matière d'enseignement sur laquelle la hiérarchie catholique a des opinions arrêtées qu'elle a exprimées—et elle en a parfaitement le droit—me dira-t-on que, à titre d'homme public, je ne puis pas me prononcer. Ce serait, j'imagine, l'attitude d'au moins un député, à en juger par son exclamation de tantôt.

J'ai tenté d'exposer cette question—que je considère comme très importante pour le dominion—dans une suite de déclarations soigneusement pesées, et j'invite de nouveau la députation à diriger son attention et son raisonnement sur quelques-unes de ces déclarations qui ont été faites avec la meilleure des intentions et sans rancune contre personne, quelle que soit sa nationalité ou sa foi.

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, la gauche n'a pas été avertie que l'honorable député soumettrait aujourd'hui ce projet de résolution. De fait, il figure depuis si longtemps au feuilleton qu'elle en avait conclu qu'il pouvait avoir été jeté par-dessus bord, comme le projet de loi concernant la voie publique.

Nous approuvons tous son plaidoyer en faveur de l'union nationale. Elle peut ne pas régner dans certaines provinces, mais je tiens à lui affirmer sur-le-champ qu'elle existe dans la province de Québec que j'habite.

L'honorable député (M. Edwards) a paru s'inquiéter surtout du régime scolaire de la province de Québec; c'est pourquoi je me propose de prendre quelques instants pour raconter ce que j'ai appris en ma qualité de commissaire d'écoles depuis vingt à vingt-cinq ans—pendant plus longtemps que je tiens à me le rappeler. Lorsque l'honorable député formulait tantôt le reproche que les protestants ne pouvaient pas fréquenter certaines écoles de la province de Québec à cause de l'enseignement religieux qu'on leur inculquait, ma pensée s'est re-

portée sur une circonstance que j'aurais mieux aimé passer sous silence. Je la rappellerai, cependant, pour rendre justice à mes concitoyens. Mon unique enfant a, pendant nombre d'années, fréquenté un couvent catholique. La mère de ma fille étant morte, j'ai naturellement surveillé de près son éducation, afin de m'assurer qu'on n'exerçait aucune influence sur elle, et je n'ai jamais pu découvrir qu'on ait fait la moindre tentative pour la détourner de sa foi.

L'hon. sir SAM HUGHES: Une question, s'il vous plaît: le représentant de Frontenac n'a-t-il pas bien fait comprendre qu'il visait les écoles primaires?

Des DEPUTES: Non, non.

M. ROBB: Je traite la question au point de vue général. Je ne sache pas qu'à cet égard l'école primaire diffère des autres. Je sais des endroits de la province de Québec où il n'existe qu'une seule école—catholique ou protestante, selon le cas—que fréquentent les enfants de l'une et de l'autre confession religieuse. Il n'y a pas longtemps de cela, un homme public distingué me disait que tout ce qu'il possédait d'instruction il l'avait reçu dans une école catholique de la province de Québec. C'est un protestant qui occupe aujourd'hui un rang très élevé dans la magistrature de la province d'Ontario. Mais je ne veux pas m'écarter de l'objet principal du débat.

Je le répète, je possède l'expérience que donnent vingt ou vingt-cinq années d'exercice de la charge de commissaire d'écoles dans la province de Québec. Quand vient la rentrée des classes, à l'automne, on se heurte à deux obstacles: le premier, c'est la difficulté de trouver où mettre les enfants catholiques de langue française qui veulent fréquenter les écoles; le second, c'est que les Anglais nouvellement arrivés au pays aiment mieux mettre leurs enfants en service que les envoyer à l'école. Dans la ville où j'habite, il y a un collège catholique fréquenté par trois cents élèves, dont un grand nombre sont protestants—ils vont là parce qu'ils tiennent à connaître les deux langues. Je n'ai jamais entendu dire que l'on ait tenté d'exercer la moindre influence sur leurs convictions religieuses.

Mon honorable ami (M. Edwards) se charge lui-même de démolir l'échafaudage de son argumentation. De son propre aveu ,en effet, l'article 93 de la constitution garantit le droit des provinces d'Ontario et de Québec aux écoles confessionnelles. Faut-il rouvrir cette question au bout d'un si grand nombre d'années? Non, certes. Si mon honorable ami désire vraiment que la paix et l'harmonie règnent en notre pays, est-ce en rouvrant la question de l'enseignement religieux à l'école, je le lui demande bien sincèrement, qu'il obtiendra la réalisation de son vœu? On aurait pu, dit-il, rendre la situation plus satisfaisante dans la province d'Ontario, n'eût été la poltronnerie des hommes publics qui nous ont précédés. Ce n'est pas un mince reproche que l'honorable député fait ainsi au grand homme d'Etat dont il est le disciple, à feu sir John Macdonald, dont il est l'admirateur et qui excite aussi l'admiration de chacun de nous. Or, cet homme d'Etat distingué était loin de penser comme le représentant de Frontenac; qu'on prête plutôt l'oreille à cette déclaration qu'il fit un jour à la Chambre des communes sur la question scolaire:

> Je ne partage pas le désir, manifesté en certains quartiers, que l'on tâche, par un moyen quelconque, d'opprimer une langue ou de la rendre inférieure à l'autre; l'entreprise, si on la tentait, serait impossible; elle serait vaine et folle si elle était réalisable. A propos de rien, on s'est plu à répéter que le Canada est un pays conquis. Qu'il ait été conquis ou cédé, peu importe: nous avons une Constitution qui place tous les sujets britanniques sur un pied d'égalité absolue et leur reconnaît des droits de toute sorte en ce qui concerne la langue et la religion aussi bien que la propriété et la personne. En ce pays, il n'y a ni race supérieure ni race conquise: nous sommes tous sujets britanniques, et ceux de nos compatriotes qui ne sont pas Anglais n'en sont pas moins sujets britanniques.

Voilà le langage d'un homme qui désirait voir régner l'union en ce pays; c'est celui d'un véritable politique. Je le dis on ne peut plus sérieusement, on ne gagnera rien de bon à ramener périodiquement cette question sur le tapis: c'est impossible.

Mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) semble croire que les protestants de la province de Québec sont à plaindre; qu'il me permette donc de lui dire, moi qui suis protestant, qu'ils se trouvent fort bien de leur situation présente et se considéreraient menacés de graves dangers si l'idée que préconise aujourd'hui l'honorable député venait à prévaloir. Je le lui demande donc: est-il vraiment besoin d'écoles nationales, des seules écoles dont il conseille l'établissement? Si on l'écoutait, quelle langue parlerait-on dans la province de Québec? Quel y serait le sort des protestants? Notre régime scolaire actuel nous suffit; en quoi mon honorable ami pourrait-il l'améliorer?

M. EDWARDS: Je ne vois aucune raison de mêler la question de langue au présent

débat, et je ne sais pas davantage en quoi elle s'y rattache. Au point de vue de la langue, l'état de choses serait tout aussi satisfaisant le jour où la province de Québec serait dotée d'écoles neutres. Ce que je désire, c'est que l'école primaire cesse d'être confessionnelle.

M. ROBB: Fort bien; dans ce cas, c'est la majorité qui gouvernera. Il y a deux ou trois ans à peine, mon honorable ami affirmait ici même l'infériorité des écoles de Québec, des écoles catholiques notamment, disant que les écoles protestantes de cette province leur étaient bien supérieures. Veut-il nous ramener à la situation où, selon lui, nous nous trouvions à l'époque où il tenait un tel langage, c'est-à-dire il y a trois ans? Si c'est là ce qu'il veut, je ne puis, moi, protestant de la province de Québec, abonder dans son sens.

Que mon honorable ami, qui semble quelque peu ignorer les lois scolaires de la province de Québec, se reporte aux lois sur lesquelles est fondée notre législation scolaire. Il y a un conseil de l'instruction publique, composé de catholiques et de protestants. Dans l'exercice de leurs fonctions, les membres sont soumis aux instructions qui leur sont données par le lieutenant gouverneur en conseil. Le conseil de l'instruction publique est divisé en deux comités, l'un formé des membres catholiques, et l'autre, des protestants. Le comité protestant peut s'associer six personnes de l'association provinciale des instituteurs protestants qui, chaque année, à leur assemblée annuelle, peuvent élire un de leurs membres pour être membre du comité protestant pour l'année suivante. Les membres associés ne font pas partie du conseil de l'instruction publique, mais dans le comité protestant, ils ont les mêmes pouvoirs que les membres de ce comité. Les questions scolaires dans lesquelles les catholiques et les protestants ont un intérêt commun, sont sous la protection du conseil de l'instruction publique qui décide. C'est juste, et nous sommes satisfaits.

Mon honorable ami peut croire que j'avance une idée préconçue; que la raison de mon argumentation est que j'ai mon siège de ce côté-ci de la Chambre. Permettez-moi de citer une déclaration de l'inspecteur général des écoles protestantes de la province de Québec. En 1914, M. G. W. Parmelee, le secrétaire anglais ou protestant du conseil de l'instruction publique, et M. J. C. Sutherland, inspecteur général des écoles protestantes de la province, ont publié une brochure dans laquelle mon honorable ami pourra lire, à la page 41, ce qui suit:

> Un examen attentif des pages précédentes établira clairement que la majorité catholique et la minorité protestante travaillent avec harmonie en se partageant les règlements et l'administration de l'éducation en deux parties séparées, dans tout ce qui touche aux questions de nature à créer quelque conflit.
>
> Pour les règlements qui concernent les cours d'études et l'instruction religieuse et pour l'approbation par chaque comité des livres en usage dans les écoles, la minorité protestante a toute garantie que dans les questions d'importante majeure, la juridiction protestante restera entre les mains des protestants. D'un autre côté, l'Eglise catholique a l'assurance que la religion catholique continuera à servir de base à la véritable éducation.

Une assemblée annuelle de l'association d'éducation du Canada a eu lieu à Ottawa au mois de février 1917. M. J. C. Sutherland, inspecteur général des écoles protestantes de la province de Québec, a assisté à cette convention, où il a rencontré des représentants de diverses parties d'Ontario. Il a dit à cette convention:

> Il n'y a jamais eu la moindre difficulté dans le département à ce sujet depuis la Confédération ou avant cette époque. . . . . Nous (la minorité protestante) jouissons d'une magnifique liberté et nous avons tout ce qu'il nous faut. Nous ne sommes en butte à aucune difficulté. . . . Nous avons une méthode parfaite de rapport pour le recensement, et aussi pour l'assiduité.....

Voilà le témoignage d'un serviteur public qui a voyagé dans toute la province de Québec—parcourant un territoire qui s'étend de 180 milles au nord de North-Bay jusqu'au golfe. Québec est une vaste contrée. Je dois donc dire qu'il est mieux placé pour connaître les vrais sentiments de toute la province de Québec, que le député de Frontenac (M. Edwards) qui consacre à la Chambre la plus grande partie de son temps.

En ma qualité de protestant de la province de Québec, je ne suis certainement pas en faveur de la résolution proposée par mon honorable ami. Comme lui, je veux l'unité nationale. Si cette unité n'existe pas dans les autres provinces, nous ferons tout en notre pouvoir pour l'obtenir. Mais dans notre province, tout va très bien, et nous regardons d'un mauvais œil toute tentative d'innovation qui pourrait changer les bons rapports existants, aujourd'hui, entre les catholiques et les protestants, les citoyens de langue anglaise et ceux de langue française, dans ma province.

Je rappellerai à mon honorable ami que la base de représentation, dans toutes les provinces, donne droit à Québec à soixante-

cinq membres dans cette Chambre. Lui est-il venu à l'idée que presque 24 p. 100 de la représentation au Parlement est anglaise? Cela prouve, il me semble, que nous nous entendons très bien, à partir des bancs de l'école jusqu'aux âges avancés de la vie.

Je prierai donc mon honorable ami de ne pas insister, car, à mon avis, sa résolution ne peut faire de bien, au contraire, elle serait la source de beaucoup de mal.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne désire rien ajouter à ce qu'a si bien dit sur la question l'honorable député de Châteauguay-et-Huntingdon (M. Robb). Cependant, je tiens à le remercier, au nom de mes collègues canadiens français de la Chambre, des paroles de justice qu'il a fait entendre. Quant au député de Frontenac (M. Edwards) je regrette qu'il n'ait pas jugé à propos, vu que sa résolution est inscrite au Feuilleton depuis l'ouverture de la session, de prévenir quelqu'un d'entre nous qu'il la discuterait cet après-midi.

Car, après tout, il est peut-être aussi bien que la question ait été soulevée de cette façon. Je ne veux pas être injuste à l'égard de l'honorable député, ni sévère non plus, mais je ne crois pas qu'il ait ajouté beaucoup à sa réputation lorsqu'il a attiré l'attention du public sur une question épineuse comme celle-ci, à une époque si critique. Le débat a tout au plus un intérêt théorique. La question des écoles séparées, ou des écoles sans instruction religieuse a été réglée depuis longtemps, et je ne puis pas voir pour quelle raison, si l'on n'a pas quelque but ultérieur, on recommence l'agitation autour de cette question des écoles, à une époque si difficile dans l'histoire de notre pays.

Les faits me paraissent bien simples L'honorable député préconise l'établissement au Canada d'un système scolaire qui supprime toute instruction religieuse, mais il se trouve en face du fait que la Constitution canadienne, qu'il devrait respecter comme moi, a réglé cette question en 1867; et je puis ajouter, sans blesser l'honorable député que son étude de l'histoire du Canada devrait lui montrer que la difficulté avait été réglée, longtemps avant 1867, entre tous les Canadiens des deux races et des deux religions imbus de l'esprit de justice. Lord Durham est venu au Canada et il croyait y accomplir une grande mission, il voulait pour le Canada un seul code, une seule langue et un seul système scolaire.

M. EDWARDS: Je n'ai pas mentionné lord Durham dans cette question des écoles.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais l'honorable député, en parlant des opinions de lord Durham, qui percent à chaque page de son fameux rapport, a dit qu'il voulait assurer l'union nationale au Canada; et dans son rapport lord Durham parle d'une seule langue et d'un seul code pour le pays. L'honorable député a ajouté, si j'ai bien suivi ses observations, que si nous avions épousé alors les idées de lord Durham, et établi un seul système scolaire, nous aurions aujourd'hui l'union nationale au Canada. Lord Durham est venu au Canada avec une mission très importante, mais il n'en a accompli qu'une partie. Quiconque lit son fameux rapport doit admettre qu'il y posait pour nous, Canadiens, membres de l'empire britannique, la fondation du gouvernement responsable. En cela il a réussi; mais lorsque lord Durham, tout radical qu'il était, a parlé d'établir au pays un seul code et une seule langue, il a commis une erreur fatale, une erreur qui persiste encore aujourd'hui. Selon les conditions qui ont fait du Canada un pays britannique, on ne peut pas s'attendre que nous aurons jamais en ce pays un seul code pour toutes les provinces, parce que cette question fut réglée par l'Acte de 1774, un acte que nous de la minorité regardons comme notre grande charte. Nous devons nous attendre qu'aussi longtemps que le Dominion comptera une province canadienne française, ces Canadiens français auront leur propre code civil dans leur province. Cela constitue un statut impérial et nous tiendrons toujours à son observation. Il n'y a pas de danger que les Canadiens français périssent comme race; leur nombre s'augmente tous les ans, et ils obéissent en cela au commandement de Dieu et aux dictées de leur conscience. Pour ce qui est de leur langue, permettez-moi de dire ceci sans forfanterie: Tant que battra un cœur français nous maintiendrons intacte la langue dont nos ancêtres nous ont fait un legs sacré. C'est une langue dont tout homme civilisé peut être fier, parce que la langue française, la langue de Joffre, de Foch, de la diplomatie universelle est, certes, trop noble pour qu'elle soit abandonnée par nous qui représentons les traditions françaises et l'idéal français dans l'Amérique du Nord. L'honorable député a dit que si lord Durham avait insisté sur l'établissement d'un système scolaire sans instruction religieuse, —l'honorable député fait un signe de dénégation—je prends en bonne part la dénéga-

tion de l'honorable député et je dis que j'ai conclu de ses remarques que si lord Durham avait insisté sur l'établissement d'un système scolaire sans catéchisme, nous aurions aujourd'hui en ce pays la véritable union nationale. Monsieur l'Orateur, en 1841, les Canadiens français formaient la majorité dans le Bas-Canada; mais il y avait aussi en Bas-Canada, dans la vieille province française, une minorité respectable de protestants anglophones, comme il se trouvait dans le Haut-Canada une minorité assez nombreuse de catholiques, tant Irlandais que Français. Le gros bon sens des hommes d'alors a réglé la question sans légiférer. Il existait dans le Haut-Canada un système d'écoles publiques, mais la population était d'accord qu'on devrait laisser une école séparée à ces catholiques qui voulaient instruire leurs enfants dans les dogmes de leur religion, et cela sous la tutelle de l'Eglise. Dans le Bas-Canada, notamment dans les cantons de l'Est, vivait, je l'ai dit plus haut, une minorité protestante; là encore, le bon sens, et l'esprit de justice des habitants, ont décidé, sans législation, que les protestants devraient avoir leurs propres écoles. L'Union est née en 1841. Elle ne fut pas heureuse.

Tout ce que l'Union assura au pays ce fut le gouvernement responsable pour l'obtention duquel on avait combattu avant et durant la rébellion. Après 1841, grâce à l'alliance des gens à l'esprit large du Haut et du Bas-Canada, le gouvernement responsable dut être concédé, d'abord, par le Gouverneur général et finalement par les autorités impériales. Mais tous ceux qui connaissent entièrement cette période de notre histoire, n'ignorent pas les différends qui surgirent entre les deux provinces et les deux partis de 1841 à 1867. Louis-Joseph Papineau était précisément revenu d'exil. Sir Hippolyte Lafontaine l'avait fait revenir d'Europe, et il est à sa louange que, dans le but de rapatrier Louis-Joseph Papineau, il alla jusqu'à placer sa démission entre les mains de celui qui remplissait alors la fonction de Gouverneur général du Canada. M. Papineau revint donc au Canada et il commença immédiatement l'agitation en faveur de la représentation basée sur la population, parce que, dans son opinion, la représentation française aurait dû être la plus considérable, vu que la population du Bas-Canada était plus nombreuse que celle du Haut-Canada.

M. Lafontaine, qui devint dans la suite sir Louis-Hippolyte Lafontaine, engagea la lutte contre M. Papineau, pour la raison que l'afflux des immigrants anglais ne tarderait pas à assurer la majorité au Haut-Canada, et qu'advenant cela, le Bas-Canada ne pourrait s'attendre à voir accroître le nombre de ses représentants. Les événements qui suivirent démontrèrent que l'attitude de M. Lafontaine était la plus sage, mais, entre temps, la question scolaire allait surgir. La loi des écoles de 1856 fut d'abord adoptée, puis vint la loi de 1863, dont l'auteur fut M. Scott, qui devint plus tard secrétaire d'Etat dans le cabinet Laurier, fonction qu'il avait exercée, dix-huit ans auparavant dans le gouvernement Mackenzie. La législation de 1863 stipulait, en réalité, ce qu'on plaça plus tard dans la loi même qui créait la confédération. M. Brown siégeait alors à la législature et c'est avec ténacité qu'il combattit le système d'écoles séparées. Des débats longs et acrimonieux s'ensuivirent, et ainsi que mon honorable ami le disait il y a quelques instants, le chef du parti conservateur, sir John Macdonald, se déclara lui-même partisan d'un système d'écoles séparées pour le Bas et le Haut-Canada, afin d'assurer la protection nécessaire à la minorité protestante de la province de Québec et à la minorité catholique de la province d'Ontario. Plus tard, lorsque l'on constata la faillite du gouvernement d'Union, parce que les ministères n'y duraient pas plus que trois ou quatre mois, M. Brown mit de nouveau sur le tapis la question de la représentation basée sur le chiffre de la population et il prôna la confédération comme étant la seule solution conforme aux principes que M. Papineau avait défendus. La minorité anglaise était, depuis, devenue la majorité. M. Brown déploya en faveur de la confédération un zèle à ce point tenace que je crois ne pas aller trop loin, si je dis que c'est réellement lui qui a le plus fait pour assurer l'adoption de la loi constitutive de 1867. Mais, pour réussir, M. Brown, noblement, je dois le dire, accepta un compromis sur la question irritante des écoles. En 1863, et, en vérité, durant tout le temps que l'Union fut en vigueur, c'est-à-dire de 1841 à 1863, M. Brown s'était montré l'adversaire le plus irréductible du système d'écoles séparées, et il avait entraîné à sa suite la masse de son parti dans le Haut-Canada. Cependant, M. Brown savait que, pour obtenir la confédération, il devait sacrifier un peu ses opinions et faire des concessions et il accepta une transaction. Et quelle transaction? Je ferai observer à l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) qu'il arrive quelquefois, surtout dans un pays semblable à

celui-ci dont la population se partage en deux grandes races, de langues et de religions différentes, que des transactions honorables doivent en toute justice intervenir. Voilà ce que comprenait M. Brown, qui était un homme d'Etat. J'ose dire qu'il n'y a jamais eu, au Canada, un homme qui s'est montré plus attaché aux écoles publiques et laïques que l'honorable George Brown. En réalité, son journal, le "Globe", de Toronto et avant lui, le "Leader", publiaient, chaque jour, des articles signés par M. Brown qui défendaient le système d'écoles non confessionnelles. Mais, en 1867, dans le but d'atteindre l'idéal élevé de la confédération, M. Brown consentit à transiger. J'ai ici, le texte des paroles dont M. Brown s'est servi et dont je vais lire une partie à la Chambre. Discutant l'article 6, qui se lit comme suit:

L'éducation sera laissée aux gouvernements locaux, sauf les droits et privilèges que les minorités catholiques ou protestantes dans les deux Canadas posséderont par rapport à leurs écoles séparées au moment de l'union.

M. Brown disait:

J'ai à peine besoin de rappeler à la Chambre que je me suis toujours opposé et que je continuerai de m'opposer au système des écoles sectaires en tant que subventionnées par le trésor public. Je n'ai jamais hésité sur ce point, et n'ai jamais compris pourquoi tous les habitants de cette province, à quelque religion qu'ils appartiennent, n'envoient pas leurs enfants aux mêmes écoles communes pour y recevoir l'enseignement des diverses branches d'instruction. Pour moi, la famille et le pasteur sont les meilleurs instituteurs religieux;— c'est pourquoi, je ne conçois pas qu'on puisse faire la moindre objection sérieuse contre les écoles mixtes.

Il ajoutait:

Tous les honorables députés savent que l'acte passé par cette Chambre en 1863 fut regardé comme le règlement final de cette question si délicate et si chaudement disputée.

Je n'étais pas à Québec à cette époque, mais si j'y eusse été j'aurais voté contre ce bill parce qu'il facilitait davantage l'établissement des écoles séparées. J'avais néanmoins cette consolation de savoir qu'il avait été accepté par les autorités catholiques romaines et passé par le parlement comme compromis définitif de la question dans le Haut-Canada.

M. EDWARDS: Mon honorable ami dit-il que les conditions qui s'appliquent actuellement aux écoles séparées sont les mêmes que celles qui existaient sous l'empire de la loi Scott qui fut incorporée dans l'Acte de la Confédération en 1867?

L'hon. M. LEMIEUX: Pour ainsi dire les mêmes. Je cite l'opinion de M. Brown, afin de montrer les concessions qu'il a faites dans la question des écoles séparées pour atteindre l'idéal supérieur de la Confédération. Il continuait en disant:

Cependant, lorsqu'on proposa d'introduire dans le projet de confédération une disposition à l'effet de reconnaître ce pacte de 1863 comme règlement définitif, et pour que nous n'eussions plus, comme nous y avons été obligés depuis 1849, à rester l'arme au bras dans l'attente de nouvelles attaques contre notre système d'écoles communes, je trouvai que la proposition était de nature à ne pas mériter qu'on la rejetât inconsidérément. (Ecoutez! écoutez!). J'admets qu'à mon avis cela fait tache au projet dont la Chambre est saisie; mais c'est une des concessions que nous avons dû faire pour assurer l'adoption de cette grande mesure de réforme. Pour ma part, je n'éprouve pas la moindre hésitation à l'accorder comme une des conditions du projet d'union, lequel doit être doublement acceptable aux yeux des honorables messieurs en face de moi et qui furent les auteurs du projet de loi de 1863.

Mon honorable ami a déjà cité l'opinion de sir John Macdonald et voici que je cite celle de son grand antagoniste et rival, l'honorable George Brown. L'un s'était déjà prononcé en faveur des écoles séparées pour l'amour de l'union nationale, et l'autre les acceptait, je dirai par force majeure, afin d'obtenir l'acte de la Confédération. J'espère que mon honorable ami acceptera ces deux hautes autorités en faveur du système qui existe au Canada depuis la Confédération.

Mon honorable ami a été plus loin, et quoique je veuille répondre à tous ses arguments, je ne désire pas reprendre la discussion de la fameuse loi d'autonomie. Il a semblé plaider tout particulièrement pour le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan. Voyons, quels sont les faits? Au Manitoba, le système des écoles séparées a été établi lorsque cette province est entrée dans la Confédération. Un jugement du conseil privé rendu en 1895, a rappelé au Gouvernement de cette province que la loi adoptée vers 1890 était contraire à la constitution et qu'une nouvelle mesure était devenue nécessaire pour donner à la minorité du Manitoba les droits qui lui revenaient. Nous sommes tous au courant de l'agitation qui s'ensuivit. Nous savons que ceux qui représentaient cette minorité au Parlement et ailleurs essayèrent de porter remède aux griefs des catholiques du Manitoba. Finament on en arriva à un arrangement connu sous le nom de règlement Laurier-Greenway. En réalité, c'était un règlement basé sur le minimum des droits que possédait la minorité, mais celle-ci l'accepta. Quelques-uns protestèrent énergiquement, d'autres se soumirent dans l'espoir et l'expectative que la majorité se conformerait au moins aux conditions de l'accord qui avait été conclu. Je regrette d'avoir à dire que, vingt-trois

ans après, un soi-disant gouvernement libéral dans le Manitoba jugea à propos de briser l'accord Laurier-Greenway et de traiter la minorité canadienne française de cette province sur un pied d'égalité avec les immigrants étrangers qui viennent là sans posséder la garantie constitutionnelle que possédait la minorité du fait de son entrée dans la Confédération avec le Manitoba.

M. EDWARDS: Est-ce que le règlement Laurier-Greenway ne mettait pas les étrangers sur un pied d'égalité avec les Canadiens français?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, mais est-ce juste, est-ce raisonnable? Le gouvernement Norris avait-il raison d'édicter, il y a trois ans, une loi qui faisait disparaître toutes ces conditions modérées que contenait le règlement Laurier-Greenway? Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, les catholiques canadiens français du Manitoba, nonobstant les conditions de la Confédération, sont soumis aux mêmes restrictions que les étrangers qui viennent s'établir dans cette province. étrangers qui viennent d'Europe et de toutes les parties du monde sans avoir la garantie qui a été donnée à mes propres compatriotes à l'époque où le Manitoba s'est joint à l'union.

Je n'en dirai pas plus. L'histoire jugera les actes de la majorité. Elle dira si c'était le véritable esprit britannique qui animait M. Norris, et avant lui M. Roblin et les autres, lorsqu'ils restreignaient d'année en année les quelques droits que l'on avait obtenus grâce au règlement Laurier-Greenway. Je laisse cela à l'histoire, monsieur l'Orateur.

Quant aux provinces d'Alberta et de Saskatchewan, mon honorable ami sait qu'en 1905, ce Parlement adopta une loi pour compléter la loi de 1975, lorsque les territoires du Nord-Ouest furent créés. Lors de la création de ces territoires on avait donné de nouvelles garanties à la minorité.

Je vous ai promis que je ne ferais pas de longues citations, et si je me reporte en ce moment à un débat historique, ce n'est que pour répondre, par des faits aux assertions de mon honorable ami. Je ne veux ni faire de polémique ni sortir de la modération voulue en pareille matière.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que la campagne menée en 1896 par le chef libéral et son parti dans la province de Québec, n'était pas en antagonisme avec l'attitude du gouvernement conservateur qui voulait rendre justice à la minorité du Manitoba, et le chef libéral, appuyé par ses collègues de la province de Québec, n'a-t-il pas combattu à outrance le gouvernement sur cette question ?

L'hon. M. LEMIEUX: En 1896, sir Wilfrid Laurier et ses amis prétendaient que le Parlement ne devait pas adopter de loi draconienne que le Manitoba n'accepterait pas et qui aboutirait à la guerre civile. Sir Wilfrid Laurier, je l'ai déjà dit au cours d'un autre débat, agissait sous l'inspiration de M. Edward Blake qui, de concert avec M. Ewart, avocat d'Ottawa, avait noblement représenté la minorité catholique devant le conseil privé. M. Blake suggéra qu'il ne fallait pas appliquer de loi réparatrice au Manitoba, mais qu'on pourrait atteindre le même but au moyen de négociations amicales entre les deux gouvernements; et ce fut grâce à l'avis de M. Blake et à l'esprit de conciliation de sir Wilfrid Laurier que le règlement Laurier-Greenway fut effectué.

Mes observations portaient sur la situation existant en 1875, lors de l'organisation des territoires du Nord-Ouest. Dans la loi votée par le Parlement fédéral, durant la session de 1875, se trouve posé le fondement des droits de la minorité dans les deux jeunes provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. A la création des territoires, un système d'écoles confessionnelles fut inauguré et de nouveau l'éternelle question des écoles séparées surgit devant les Communes et le Sénat. Ici encore une fois, se fit entendre la puissante voix de feu l'honorable George Brown qui, toute sa vie, avait combattu le système des écoles cultuelles et qui, cette fois, s'éleva en faveur de la minorité du Nord-Ouest, à titre de transaction.

Ecoutons M. Brown :

> Je souscris aux paroles tombées des lèvres de mes amis siégeant sur les banquettes ministérielles et de ceux qui ont porté la parole sur l'amendement, touchant la question de savoir s'il faut autoriser les écoles confessionnelles. Il ne s'agit pas de savoir si ce système scolaire est bon ou mauvais en soi, judicieux ou condamnable, mais s'il est légitime que le pays règle cette question. J'en conviens, la question débattue est de haute importance: il s'agit de savoir s'il faut renvoyer la question aux provinces intéressées dans sa solution, ou s'il faut en saisir le Parlement fédéral. Après l'adoption de cette loi, le Nord-Ouest étant devenu partie de l'Union, les provinces sont passées sous le régime de la loi de l'Union et des dispositions relatives aux écoles séparées.

M. Brown admet donc que le système des écoles cultuelles ou séparées devait être établi dans ces territoires du Nord-Ouest, en vertu du texte de la loi d'union. On sait ce qui arriva, lorsque la Chambre,

en 1905, fut saisie des bills d'autonomie. Le régime qui avait existé dans ces territoires depuis 1875 était consacré dans ces lois. On se souvient de l'agitation de 1905. Lorsque surgissent ces agitations de race ou de culte, l'histoire, qui est un grand maître en pareille matière, nous enseigne que c'est la minorité qui en souffre et doit se plier aux transactions et aux concessions. Le minimum de droits fut consacré dans l'article 16 de ces deux lois, et je suis bien aise de le dire, les législatures de la Saskatchewan et de l'Alberta ont respecté ce minimum de droits. Je le sais, dernièrement, on a fait certaines tentatives pour atténuer les droits consacrés par l'article 16 des lois d'autonomie; je le sais aussi, on a fortement préconisé certains empiètements sur ces droits. Si les autorités religieuses de ces provinces acceptent la chose, je n'ai plus rien à dire; seulement, ici, je fais appel au sentiment de l'honneur de mes collègues de l'Alberta et de la Saskatchewan. Que l'histoire ne dise pas que leurs provinces n'ont pas respecté l'esprit de justice britannique que la minorité est si souvent invitée à révérer et à respecter.

L'honorable député (M. Edwards) vient de dire un mot sur la minorité de la province de Québec. C'est la première fois que j'entends dire qu'il existe dans cette province certaines localités où la minorité protestante est dans l'impuissance d'envoyer ses enfants à l'école. J'ai moi-même fréquenté diverses écoles ou collèges et j'ai coudoyé de jeunes amis protestants qui sont demeurés mes plus chers amis au cours de ma carrière.

Mon honorable collègue de Châteauguay-et-Huntingdon a fait allusion à sa propre fille qui a reçu son éducation dans un couvent catholique. J'avais un fils unique qui avait reçu son instruction dans un collège catholique, mais qui, les quatre dernières années de sa vie, a étudié au collège Bishop de Lennoxville, une institution anglicane. Je dois rendre ici au Bishop's College le témoignage rendu au couvent catholique de Valleyfield par mon honorable collègue, à savoir que jamais la foi religieuse de mon fils n'a été mieux protégée que durant les heureuses années qu'il a passées à Lennoxville.

Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas de bisbilles et de querelles semblables, entre protestants et catholiques, nous de la province de Québec, et je n'en veux de meilleure preuve que la déclaration faite, l'autre jour, par les autorités de l'instruction publique protestantes de Québec, au sujet de notre système d'écoles. J'ai ici un rapport préparé par M. Sutherland, inspecteur général des écoles protestantes de la province, en 1914. Parlant des règlements relatifs à ces écoles, il s'exprime ainsi:

> Comme ces règlements comprennent des cours d'étude et des dispositions relatives à l'instruction religieuse, et comme chaque comité approuve les livres employés dans les écoles de sa croyance, on donne ainsi une garantie suffisante à la minorité protestante, que pour les questions vitales, la direction de l'éducation protestante restera dans les mains des protestants et en même temps l'Eglise catholique romaine a l'assurance que la religion conforme à la doctrine de l'Eglise continuera a être enseignée comme la base sur laquelle repose la véritable éducation.

Lors de l'assemblée annuelle de l'association d'éducation du Canada, qui eut lieu à Ottawa, en 1917, le même M. Sutherland a fait la déclaration suivante:

> Il n'y a jamais eu le moindre désagrément dans le département à ce sujet depuis la Confédération ou avant cette date. . . . nous (la minorité protestante) jouissons d'une liberté merveilleuse et on nous donne tout ce qu'il nous faut. Nous n'avons jamais de difficultés.

Le docteur Carter, qui était présent, a posé cette question:

> Vous vivez d'une façon très harmonieuse et vous paraissez très optimiste?

Et M. Sutherland répondit:

> Nous n'avons jamais de difficulté; nous sommes aussi heureux que des coqs en pâte.

Je tiens encore à insister sur ce qu'il avait dit auparavant:

> Nous (la minorité protestante) jouissons d'une liberté merveilleuse. Nous n'avons jamais de difficultés. . . . . Nous avons un système complet de rapports pour le recensement et aussi pour la fréquentation de l'école.

L'autre jour, monsieur l'Orateur, le journal le plus influent du Canada, la "Montreal Gazette", a commenté ainsi qu'il suit une lettre écrite par M. Howard Murray, qui, soit dit en passant, a vanté notre système d'écoles dans Québec:

> M. Howard Murray, membre du comité protestant du conseil de l'instruction publique, écrit une lettre pour donner son opinion sur les récents projets mis en avant pour établir un système d'éducation fédéral dans tout le Canada. Il prétend qu'en raison du système d'administration adopté à l'époque de la Confédération l'idée n'est pas justifiée. Ainsi pensera la grande majorté de ceux qui étudient tous les facteurs qui ont trait à la situation. L'éducation est une question qui dépend de l'administration provinciale d'après la constitution. Les considérations qui ont guidé les auteurs de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, sont aussi puissantes aujourd'hui qu'elles l'étaient en 1865 et 1866. Aucun homme prudent ne voudrait entreprendre une agitation pour

rouvrir la question et amener dans le pacte de la Confédération un changement qui irriterait une si grande minorité de la population, que des années ne suffiraient pas à fermer la blessure qui serait ouverte. Et il n'est pas sûr qu'une loi d'éducation fédérale améliore les lois actuellement en vigueur. Québec n'est pas la plus illettrée des provinces; et ceux qui ont suivi le développement de ses écoles savent que, grâce aux efforts des hommes dévoués de l'une et l'autre nationalité, ses progrès dans l'instruction publique ont été remarquables et constants. La même œuvre tranquille qui a rendu des services jusqu'ici en rendra à l'avenir. On devrait cesser de parler de mettre les écoles sous la direction fédérale. C'est funeste et c'est condamné à l'insuccès.

Je dirai, en passant, et seulement comme fait historique, que le système des écoles séparées a été établi sous le gouvernement d'union, en 1863, par le vote de la majorité des représentants du Haut-Canada. Si je tenais à fatiguer la Chambre, je donnerais les noms et les dates.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quel gouvernement était alors au pouvoir?

L'hon. M. LEMIEUX: Je l'ai oublié.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le gouvernement Sandfield Macdonald-Sicotte.

L'hon M. LEMIEUX: Oui, vous avez raison. Mais la majorité des représentants du Haut-Canada ont voté en faveur du système des écoles séparées, qui fut alors établi.

M. HOCKEN: Non, non.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai la preuve ici, mais la citation est trop longue et, en outre, ce serait s'écarter de la question. Comme l'a dit sir Richard Cartwright, en 1896, répondant à sir George Foster, qui avait répété plusieurs fois que le sujet en discussion était un fait accompli: "L'honorable député a fait un discours très soigné et très éloquent et il a prouvé, sans qu'il reste l'ombre d'un doute, qu'un fait accompli, c'est un fait accompli!" Peu importe s'il a été adopté, le système des écoles séparées est un fait accompli. Peu importe s'il a été adopté par une majorité ou une minorité des représentants du Haut-Canada, bien que j'aie ici la preuve qu'il a été adopté, en première et en deuxième lecture, par le vote de la majorité des représentants du Haut-Canada. Mais, comme je l'ai dit, c'est simplement une question historique.

M. HOCKEN: C'est une preuve très à propos.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, encore un mot. Mon honorable ami dit qu'il est en faveur d'un système d'écoles

débarrassé d'idées sectaires pour atteindre l'idéal de l'unité nationale, je suppose qu'il veut dire l'unité canadienne.

Si c'est là ce qu'il veut dire, je lui répondrai que nous les Canadiens français qui formons la minorité—et je fais cette observation avec toute la déférence que je dois à l'honorable député—n'avons pas de leçon à recevoir de lui. Nous sommes Canadiens; nos ancêtres dorment leur dernier sommeil dans les cimetières non seulement de la province de Québec, mais de toutes les parties du pays, et notre histoire sur ce continent remonte à plus de trois siècles en arrière. Nous sommes Canadiens du fond du cœur, oui Canadiens d'abord et Canadiens envers et contre tous. Cependant je préviens mon honorable ami que si c'est un idéal impérialiste qu'il désire implanter sur le sol canadien, nous serons obligés de nous séparer de lui. Nous voulons rester Canadiens et citoyens britanniques, mais non Anglo-Saxons. Je voudrais que nos amis de langue anglaise oublient ce mot Saxon. Il a une consonnance un peu trop allemande. Qu'ils se contentent de se proclamer des citoyens britanniques. C'est justement parce que nous sommes des citoyens britanniques que nous voulons rester Canadiens.

Dans une circonstance mémorable, M. Chamberlain adressait la parole à l'université d'Edimbourg et il faisait aux étudiants l'éloge de la civilisation anglo-saxonne. A trois reprises différentes, il employa l'expression "anglo-saxonne" et il fut interrompu chaque fois par les étudiants écossais qui exigèrent qu'il abandonnât l'expression "anglo-saxonne" pour y substituer les mots: "la civilisation britannique". Eh bien, monsieur l'Orateur, quelque entêté qu'il fût, Chamberlain eût assez de tact pour se rendre à l'avis des étudiants écossais.

Le système des écoles confessionnelles, j'en suis convaincu, est le seul qui convienne à notre situation; c'est le meilleur système d'instruction qui existe au point de vue historique. Si nous voulons maintenir notre existence nationale, nous devrions prendre des mesures pour que les vérités fondamentales de la religien soient enseignées dans toutes les écoles du Canada, catholiques ou protestantes. Je ne suis qu'un laïque; je n'ai pas mission de prêcher la religion, mais je n'hésite pas à dire que si un jour la vague du bolchévisme vient jamais déferler sur les rivages canadiens, la plus puissante digue que nous aurions à lui opposer, serait la province de Québec avec son système d'écoles confessionnelles où la

religion est enseignée aux enfants dès leur bas âge.

La religion est nécessaire ici-bas, monsieur l'Orateur. Les seuls facteurs humains laissés à eux-mêmes ne sont pas en mesure d'arrêter la furieuse vague révolutionnaire qui balaie l'Europe à l'heure qu'il est. Je le répète, la religion est nécessaire. Que nos honorables collègues veuillent bien accepter cet avis d'un humble laïque.

Encore un mot et je terminerai. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a affirmé que le délégué du pape a déclaré à M. Rogers, à Ottawa, en 1905, que les frontières du Manitoba pourraient être reculées sans difficulté si M. Roblin consentait à doter le territoire du Keewatin d'écoles confessionnelles.

Cette histoire n'est pas nouvelle; nous avons souvent entendu parler de cette ancienne fable qui a été réduite à néant depuis longtemps. Nous avons entendu, ici même, la lecture d'une lettre niant l'accusation absurde qu'avait portée M. Robert Rogers, lequel n'était pas encore membre du Parlement à cette époque. Mon honorable ami, apparemment, n'a pas une mémoire très fidèle. Certains représentants du peuple croient que la diplomatie romaine peut parfois faire des erreurs, mais jamais jusqu'au point qu'ont voulu le faire croire M. Rogers et l'honorable député de Frontenac. Le délégué du pape a nié cette légende. Il aurait dû écarter cet incident, puisque l'allégation de M. Robert Rogers se réfutait par elle-même.

En terminant, monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir retenu aussi longtemps l'attention de la Chambre. Je n'ai rien dit, j'ose l'espérer, qui puisse soulever des contestations. J'ai seulement voulu démontrer que cette question brûlante est accompagnée de circonstances qui demandent à être présentées sous leur vrai jour.

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

Reprise de la séance.

M. ANDERSON: Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a proposé, cet après-midi, une motion de la plus haute importance. Je désire appuyer cette proposition, mais je me rends compte que pour plusieurs c'est une question qui ne relève pas du domaine de la politique fédérale.

On prétendra que la question de l'instruction publique appartient exclusivement à la juridiction des autorités provinciales et que le Gouvernement fédéral n'a absolument rien à y voir. Cependant, il n'est guère possible de soutenir que la loi adoptée par les pères de la Confédération en 1867 doive à jamais rester en vigueur puisque la situation du pays se modifie continuellement. Les pères de la Confédération ont à peine entrevu les progrès énormes qui ont été accompli, surtout dans le domaine des sciences. A l'heure qu'il est la situation est bien différente de ce qu'elle était à cette époque; nous ne sommes plus le même peuple que nous étions en 1867. Il est donc utile de discuter le problème de l'établissement d'un système national d'écoles non-confessionnelles.

Il est nécessaire de préparer l'opinion publique avant d'obtenir l'appui du peuple pour incorporer dans les statuts certaines lois qui sont essentielles au développement d'un pays. Pour qu'un mouvement réussisse, il faut que le peuple sache ce qu'il veut et qu'il le demande avec instance. Or, personne ne peut nier que l'on réclame à grands cris, dans toutes les parties du pays, à l'heure qu'il est, l'établissement d'un système national d'écoles non-confessionnelles. Ces réclamations se font entendre avec plus d'insistance depuis nombre d'années; mais les instances se sont faites plus vives pendant la période de la guerre. Les grands événements modifient le courant de l'opinion populaire et dévoilent soudainement à l'esprit public des difficultés qui menacent de faire obstacle au progrès national.

Nous en avons fini de croire que l'acte de l'Amérique britannique du Nord doive être tenu pour immuable, comme les lois des Mèdes et des Perses. Si elle renferme des dispositions nuisibles à notre progrès ou à la bonne entente entre les citoyens, elle devrait disparaître.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord, édicté en 1867 par le parlement impérial, est la Constitution du Canada. Cette Constitution est la suite d'un compromis entre les deux races qui habitaient alors le pays et dont l'entente a rendu la Confédération possible. Je ne dirai point, monsieur l'Orateur, qu'il faille traiter cet accord comme un simple bout de papier.

Il est possible, je crois, que toutes les provinces du Canada s'unissent pour établir un système d'écoles nationales, non confessionnelles, qui satisfassent tout le monde. Une pareille solution du problème est souverainement à désirer.

Un large esprit public est né des épreuves de la récente guerre, et une nation est sortie du Canada. Notre sphère d'activité s'est soudainement élargie et le monde nous considère aujourd'hui comme une des

grandes nations de l'avenir, quand hier nous étions encore inconnus. Nous avons cessé d'être un groupe de provinces imparfaitement reliées, ne s'intéressant, à vrai dire, qu'aux affaires locales, jalouses les unes des autres et craignant pour nos prérogatives particulières, attendant de l'administration centrale une préférence et admettant qu'elle est notre seul lien d'union. Un sentiment règne dans les diverses provinces qui tend à établir l'unité nationale. Une traînée sanglante traverse le pays d'un océan à l'autre, harmonisant les éléments divers dont se compose notre population, et les unissant par un lien que le cours des années ne pourra servir qu'à resserrer.

La guerre nous a suscité de grandes chances de progrès, et c'est à nous de les mettre à profit. Ce qu'il faut au pays, à cette heure critique de son histoire, c'est un homme d'Etat qui sache montrer au peuple un but commun à atteindre, de hautes aspirations nationales à réaliser. Tout pays a une destinée, un avenir que le caractère de ses habitants déterminera, avec l'aide de Dieu. Toute nation digne de passer pour telle a une âme. On ne saurait, à proprement parler, lui donner ce titre si elle ne manifeste cette âme. Le Canada a une âme, comme la guerre l'a révélé. C'est l'âme collective du peuple qui la constitue, et la nation sera ce que sera le peuple. Les caractéristiques individuelles d'un peuple trouvent à s'exprimer dans sa vie nationale, et elle détermine son rang de nation dans les affaires du monde. Pour que le Canada occupe un rang élevé parmi les peuples démocratiques, il lui faut des gouvernants de premier ordre, qui fassent converger le sentiment et le service public vers un but bien défini que l'effort national devra tendre à réaliser.

Hommes et femmes doivent être mis à même de se faire une idée de notre avenir. Cela implique une instruction donnée à tous dans un sens large et national, un enseignement qui tende sans cesse à former le caractère de notre peuple. Ce caractère national, le Canada possède aujourd'hui de quoi en assurer la formation.

Quand nos soldats et nos infirmières ont paru sur les champs de bataille de l'Europe, on les a vite reconnus pour représenter un type essentiellement canadien. Il n'en était pas de même il y a vingt-cinq ans, lorsque le terme d'"Amérique" nous englobait dans sa généralité. Quoique descendant de la même lignée que nos voisins du Sud, nous ne leur ressemblons pas, et le cours des années accentue sans cesse cette différence. Nous ne ressemblons pas non plus aux Européens d'où nous sommes sortis. Le climat, le milieu, les mariages mixtes, et les obstacles naturels de toutes sortes que nous avons à vaincre ont laissé leur impression sur notre caractère et nous désignent comme étant un peuple devant avoir une destinée propre.

Dans l'accomplissement de cette destinée, les écoles élémentaires de notre pays tiendront une large place. C'est le creuset où est jetée la population de ce pays, et d'où sortira avec le temps le parfait citoyen du Canada. Des peuples de toute langue, de toute race et de toute croyance religieuse entrent dans ce creuset où ils seront soumis à un procédé qui les façonne de manière à ce que le Canada puisse accomplir sa destinée parmi les nations.

Nos écoles publiques sont donc une question nationale et elles doivent être converties en une institution nationale, purement canadienne et d'un caractère non confessionel. Tout ce qui gêne leur aptitude à former des Canadiens pénétrés d'un sentiment d'affection pour leurs foyers et leur pays ne peut qu'être nuisible à l'avenir du Canada. Toute influence qui tend à la séparation, qui divise le peuple en classes sous prétexte de convenances, d'intérêt personnel, social ou confessionnel, est dangeureuse, blâmable et propre à réagir pour notre déshonneur et notre désintégration nationale.

Le Canada a devant lui un bel avenir. Nous possédons tous les éléments d'une grande nation: un vaste territoire, des ressources sans limites et de la nature la plus variée, des millions d'acres de terres arables qui s'étendent d'un océan à l'autre.

Un vaste système de voies fluviales de grande importance au point de vue du commerce; de vastes étendues de terres à bois et de terrains miniers de toutes sortes; un climat favorable au développement de la santé et de la virilité, une population d'un cachet supérieur. Ce pays se révèle plus que jamais à l'univers, et il va continuer de nous arriver de l'Europe dévastée par la guerre, une affluence croissante d'immigrants. Ces gens-là vont se rendre ici avec des idées préconçues sur la liberté de gouvernement, avec des tendances révolutionnaires, avec des idées sociales et religieuses aussi variées qu'ils le seront eux-mêmes; ils vont représenter toutes sorte de types humains; des bons comme des méchants, et nous demander l'hospitalité pour le reste de leurs jours, sur ce sol vierge du Canada. Si nous la leur accordons—et nous

[M. Anderson.]

ne devrions la leur accorder qu'en procédant par voie de sélection—il nous faudra prendre la responsabilité de les instruire, de les protéger et de les défendre.

Depuis deux siècles l'Amérique du Nord sert de refuge à l'excédent de population de l'Europe. Comme on l'a si bien dit, le dix-neuvième siècle fut celui des Etats-Unis et le vingtième sera celui du Canada. Le premier ministre intérimaire a prononcé des paroles prophétiques quand il a dit que d'ici à quinze ans nous aurions peut-être une population de 20,000,000 d'âmes. Grâce à une population favorisant l'immigration à bon escient, la population de ce pays pourra facilement atteindre ce chiffre. De tous les pays surpleuplés, il est venu et il viendra des immigrants vers nos rives, et cela, non pas par accident ni par un simple hasard, mais conformément à un plan divin. Le destin leur indique le chemin du Canada, et ils l'ont pris et le prendront pour venir lier leur avenir au nôtre. Quel est le meilleur moyen de nous les assimiler, de faire d'eux des citoyens respectables, dociles à nos lois, et amis du progrès? Voilà le problème dont la solution s'impose.

Nous espérons que le gouvernement unioniste prendra, à cet égard, une attitude conforme à l'intérêt national; que, secouant les entraves qui résultent d'ordinaire de la question de race ou de religion, il saura unir notre population dans un commun idéal national susceptible d'assurer l'unité de ce pays d'un océan à l'autre. Le Gouvernement fédéral ne saurait charger les provinces de sa propre responsabilité à cet égard; il doit coopérer avec elles à la coordination de notre système scolaire sur une base nationale, et avoir pour objet l'assimilation de l'étranger, la fusion des nationalités et la formation d'un type canadien qui sache imprimer à jamais sa mentalité au pays de la feuille d'érable.

La législation sur l'enseignement constitue donc pour l'Etat un devoir impératif. Autant vaut que nous répondions à toutes les exigences de la situation actuelle et que nous nous préparions aux éventualités. Tout nous indique que le trouble va continuer de régner dans le monde entier. Il n'y a pas de paix permanente en vue. Tous les pays sont en danger. L'Europe est en révolution, et les étrangers établis chez nous éprouvent du malaise par suite de ce qui se passe dans leur pays d'origine. Rien n'empêche le bolchévisme de dresser sa tête hideuse dans notre pays, si ce n'est l'éparpillement de ses adhérents et l'effort de nos industriels uni à celui du Gouvernement, en vue d'assurer du travail aux masses. Je félicite le Gouvernement de son attitude à cet égard, elle lui mérite l'appui de quiconque a à cœur le bien-être du pays.

Le bolchévisme, c'est l'autocratie par réaction. Le monde nous en a déjà fourni plusieurs exemples, dont le dernier c'est produit en Russie. Là, un peuple qui avait vécu durant des siècles sous la férule d'une autocratie sévère, s'est trouvé tout à coup débarrassé de ses liens et s'est livré à l'anarchie, à la rapine et au meurtre. Là, l'être humain ne connaît plus d'autre loi que la sienne, et les passions se déchaînent au sein de la confusion la plus sauvage, réduisant l'homme immortel au-dessous de la brute la plus vile. La Russie donne au monde épouvanté le spectacle de la dépravation la plus bestiale qui ait jamais souillé les pages de l'histoire. Il ne reste plus qu'à retenir cette population dans les limites de son territoire jusqu'à ce qu'elle recule d'horreur en face des terribles excès auxquels elle se sera livrée.

Le bolchévisme procède de l'ignorance, et l'ignorance procède de l'esclavage, d'un esclavage qui entrave l'essort intellectuel et paralyse les aspirations de l'âme. Que le Canada sache s'élever à la hauteur des exigences que l'époque actuelle lui impose, et qu'il triomphe de ce monstre médiéval déguisé sous le masque de la liberté. Par quel moyen y réussira-t-il? Par l'éducation conforme à la justice et à la vérité, par l'éducation de toute notre population, sans égard aux restrictions qu'on pourrait chercher à y imposer au nom d'une race ou d'une religion. C'est là que réside l'espoir de la démocratie.

On nous répète que la démocratie, c'est le peuple, et le peuple doit être instruit de manière à ne pas être un danger pour la démocratie. Le meilleur gage de sécurité pour la conservation de la vie et la propriété, c'est l'éducation. Si l'on prend soin d'inculquer à la jeunesse l'amour des éternels principes de justice et de liberté, on assurera, par le fait même, le triomphe de la démocratie.

Il y a plus d'illettrés dans l'Amérique du Nord que la plupart le pensent. Par illettrés, j'entends ceux qui ne peuvent ni lire, ni écrire. D'après le ministre américain, M. Lane, les Etats-Unis renfermaient 700,000 individus d'âge militaire qui ne pouvaient ni lire ni écrire une ordonnance, tandis que parmi la population totale, il y avait 7,700,000 personnes âgées de plus de dix ans, soit 7.7 p. 100, qui ne pouvaient ni lire, ni écrire, dans aucune langue. Dans le dominion du Canada, d'après le recensement de 1911, il y avait 663,453 personnes

âgées de plus de cinq ans qui ne pouvaient ni lire ni écrire dans une langue quelconque. Voici le pour-cent des illettrés par provinces, par ordre progressif:

	Pour cent
Ontario	6.51
Ile du Prince-Edouard	7.61
Nouvelle-Ecosse	10.04
Colombie-Anglaise	11.61
Québec	12.66
Alberta	12.72
Manitoba	13.31
Yukon	13.58
Saskatchewan	13.70
Nouveau-Brunswick	14.05

D'après un recensement de 1916, il y avait dans les provinces des prairies, 102,425 personnes qui ne pouvaient pas parler anglais, et l'on a constaté qu'il y avait plus d'illettrés et moins de personnes sachant l'anglais lorsqu'on permettait aux étrangers de s'établir en groupe. Les éducateurs de ces provinces ont découvert que l'isolement nuit à l'instruction et retarde l'assimilation.

Le recensement de 1911 nous apprend que, parmi les personnes âgées de plus de cinq ans, le pour-cent des illettrés est de:

	Pour cent
Canadiens de naissance	11.45
Canadiennes de naissance	9.81
Anglais de naissance	3.78
Anglaises de naissance	4.13
Nés à l'étranger	16.89
Nées à l'étranger	16.97

La députation s'aperçevra qu'il y a moins d'illettrés parmi les personnes qui sont venues de la Grande-Bretagne; elles sont plus instruites que les gens du pays. Un pour-cent de 11,45 de tous les Canadiens de naissance âgés de plus de cinq ans est un pour-cent élevé pour le dominion du Canada. Toutefois, il faut se rappeler que plusieurs descendent de parents nés à l'étranger, ce qui explique un peu leur manque d'instruction; mais nous ne devrions avoir un si fort pour-cent d'illettrés parmi leurs petits enfants.

Le même recensement démontre que le pour-cent des illettrés parmi les personnes âgées de plus de vingt-un ans est de :

	Pour cent
Canadiens de naissance	9.55
Anglais de naissance	3.
Nés à l'étranger	16.56

Cet état démontre que, parvenus à l'âge viril, un grand nombre de ces gens-là sont demeurés illettrés. Autrement dit, de 107,366 hommes de plus de vingt-un ans qui manquaient d'instruction, il y avait 37,745 Canadiens de naissance et 57,389 individus nés à l'étranger. Cela indiquerait qu'il faut réellement en ce pays un programme plus moderne d'enseignement pour les étrangers, et notamment pour leurs enfants qu'on laisse croupir dans l'ignorance.

Afin de renseigner la députation, je mentionnerai le pour-cent des illettrés de quelques pays de la terre: Autriche, 18.7; Belgique, 12.7; France, 14.1; Grèce, 57.2; Italie, 37; Portugal, 68.9; Roumanie, 60.8. La Russie, où le bolchévisme ne connaît plus de frein, est le pays le plus ignorant de l'Europe et probablement du monde civilisé, avec 69 p. 100 d'illettrés.

L'hon. M. BELAND: L'honorable député a-t-il les chiffres qui concernent la Suède?

M. ANDERSON: Non.

L'hon. M. BELAND: Si je le demande c'est qu'on admet généralement qu'il n'y a point d'illettrés en Suède. J'ignore si c'est vrai et je désire simplement me renseigner.

M. ANDERSON: C'est peut-être pour cela que la Suède ne se trouve pas sur la liste que j'ai vue. En Australie, le pour-cent est de 1.8; dans la Nouvelle-Galles du Sud, de 2; dans la Nouvelle-Zélande, de 9 et au Queensland, de 2.5. Ces calculs indiquent, je crois, que les pays qui ont des écoles non confessionnelles renferment le plus petit nombre d'illettrés. L'Australie, qui a des écoles non confessionnelles, a un pour-cent de 1.8, tandis que dans l'Amérique du Nord —Etats-Unis et Canada—le pour-cent s'élève jusqu'à 7.7 et 11.45.

Le recensement de 1911 démontre que la population totale du Canada était de 7,206,643 habitants dont 54.08 p. 100 étaient des Anglais; 28.5, des Français et 17.41 des étrangers. En 1911, il y avait au pays 752,732 personnes nées à l'étranger et de ce nombre, 62 p. 100 se trouvaient dans les quatre provinces de l'Ouest. Parmi ces étrangers 45.77 p. 100 étaient naturalisés et 54.23 p. 100 étaient des aubains. Voici le pour-cent de l'élément étranger dans les principales villes: Toronto, 8.8; Montréal, 9.2; Hamilton, 9.4; Calgary, 20; Edmonton, 22; Régina, 22.6; Winnipeg, 24.2; Vancouver, 27.6 et Fort-William, 28.2.

En notre pays, on le voit, la majeure partie de l'élément étranger habite à l'ouest des Grands lacs.

Le même recensement me fait constater que le nombre des adeptes des différentes religions est comme suit: presbytériens, 1,115,324; méthodistes, 1,079,892; anglicans, 1,043,017; autres protestants, 457,470, soit le total de 3,735,703. Eglise catholique, 2,833,041; Eglise grecque, 88,507, soit 2,921,-

548 en tout. Ces chiffres n'embrassent pas les autres croyances religieuses qui ne sont ni catholiques ni protestantes, et dont les adeptes ne représentent qu'une faible partie de la population. Ces éléments divers se partagent en soixante-douze religions ou sectes.

C'est dans les provinces de l'Ouest, (ces chiffres le font voir), que se trouve la masse des immigrants d'origine étrangère. 71.85 p. 100 des étrangers naturalisés habitent dans ces mêmes provinces; c'est dire que le nombre des étrangers naturalisés est plus grand dans l'Ouest que dans l'Est. On en compte 16.01 p. 100 dans l'Ontario et 2.19 p. 100 dans les Provinces maritimes. On voit aussi que la population du Canada est en grande majorité d'origine britannique et que, selon toute probabilité, il en sera toujours ainsi grâce à l'excellence des mesures législatives que le Gouvernement actuel a prises à l'égard de l'immigration. A mon avis, il y va de l'intérêt du pays que cela soit.

La race anglo-saxonne a mis à jamais son empreinte sur l'Amérique du Nord, où la langue et les coutumes sont les siennes. La langue anglaise est celle de 110 millions d'habitants du continent nord-américain, et c'est aussi celle des quatre cinquièmes de la population du Canada. Au point de vue économique et social il est essentiel que, sous peine de se heurter aux plus sérieux obstacles, chaque citoyen du Canada sache parler cette langue. Cela ne signifie pas que l'usage d'autres langues doive être interdit dans la vie publique ou dans la vie privée. La langue française a pris racine en ce pays, et je considère qu'il faut l'enseigner; elle est très belle et ce m'est un vif regret de ne pouvoir la parler moi-même. Cette langue, il ne doit être interdit à personne de la parler ou de l'étudier au Canada, et nul ne devrait trouver mal qu'on l'enseigne dans les écoles nationales.

L'établissement de l'école nationale ou neutre n'est pas affaire de religion ou de race; c'est plutôt la question de savoir quelle sorte d'enseignement l'Etat doit, dans l'intérêt de la nation, donner dans les écoles publiques que, sans acception de races ni de croyances, tous les contribuables soutiennent de leurs propres deniers. L'expérience est là pour nous apprendre que cet enseignement doit avoir pour objet de mettre en harmonie, d'unifier, de marier par la communauté des aspirations les divers éléments de notre population. Cela étant, l'Etat a-t-il un devoir à remplir en matière d'instruction publique? A cette question, les quatre cinquièmes de la population canadienne répondront: oui.

Comme il existe au Canada pas moins de soixante-douze religions ou sectes, il est contraire à l'intérêt du pays que l'une quelconque de ces religions jouisse de privilèges tout spéciaux. Les privilèges de cette sorte ne sont bons qu'à éveiller la méfiance et à engendrer la discorde. Vicieux en principe, le sytème est dangereux dans la pratique. Rien de plus détestable que d'accorder des avantages à une minorité pour l'unique raison qu'elle est la minorité. Ce qui est bon pour la majorité doit l'être également pour la minorité.

Dans la province de Québec, la minorité protestante, dit-on, jouit, en matière scolaire, des mêmes privilèges que la minorité catholique de la province d'Ontario; je l'ai entendu répéter aujourd'hui même par certains députés de la gauche, et je crois vraiment qu'à cet égard les protestants de Québec sont aussi privilégiés que les catholiques d'Ontario. De prime abord, cela semble juste: au fond, cet état de choses est plutôt préjudiciable aux protestants. Dans la province d'Ontario, en effet, les enfants de parents catholiques ont l'avantage d'être admis à l'éole publique là où il n'existe pas d'école confessionnelle; ils y reçoivent une solide instruction sur les sujets profanes sans qu'on froisse jamais leur croyance religieuse, car il n'y a pas même de trace d'enseignement religieux dans ces écoles-là. Mais il en est autrement dans la province de Québec. Qu'un père protestant envoie ses enfants à l'école catholique: ils y entendront sans cesse l'enseignement de la religion catholique. Ils ne seront pas forcés de l'étudier, mais à force d'entendre cet enseignement, ils finiront, vu leur jeune âge et l'impressionnabilité de leur esprit, par acquérir une certaine connaissance d'une religion que leurs parents n'aiment point. Cet état de choses tourne donc plutôt au désavantage du protestant.

L'école paroissiale, séparée ou confessionnelle—peu importe le nom qu'on lui donne—tend à s'enraciner dans l'Ouest canadien, surtout au milieu des groupements formés d'étrangers qui s'étaient habitués à ce régime scolaire dans leur pays d'origine. Les écoles de cette sorte ne sont pas de notre siècle, et ce serait rétrograder que d'en permettre le maintien en ce pays. La lutte pour l'école laïque fut longue, elle fut acharnée; il faut maintenant se garder d'en compromettre le résutat.

L'école paroissiale est généralement sous la juridiction de quelque dénomination particulière et est encline à nourrir des vues étroites. Elle attache trop d'importance à

l'enseignement des choses religieuses sans enseigner la religion. Son but principal est de perpétuer la mainmise du clergé. Les écoles paroissiales favorisent la séparation et empêchent ces rapports sociaux qui engendrent les relations amicales. Elles développent le culte des intérêts personnels et donnent naissance à la haine. Elles divisent le peuple avec des questions de race et de religion et retardent toute assimilation. Les écoles paroissiales, telles que nous les avons dans ce pays, sont presque entièrement des écoles de nationalités exclusives, ce qui veut dire qu'elles sont antinationales. Elles sèment la discorde au lieu de travailler à l'union. Si les autorités de l'enseignement n'appliquent pas une stricte surveillance, ces écoles continueront d'être une menace pour la paix future et le progrès du pays.

Cela se comprend plus aisément avec le flot d'immigrants qui débarquent sur nos rives. Dans l'ouest du Canada, on trouve des colonies étrangères, des gens qui viennent de pays étrangers, des pays autocratiques de l'Europe. Ils ont une société à eux, leurs églises, leurs journaux, leurs écoles, leurs magasins. Ils parlent dans leur propres langue, ignorent le français et l'anglais. La démocratie n'a pas droit de cité dans une communauté de ce genre. Ces individus représentent les pays autocratiques de l'Europe et ils propagent les doctrines dont ils sont imbus. Ils ignorent les ambitions des Canadiens et ils ne sont pas susceptibles de s'assimiler à notre nationalité.

Ce n'est pas leur façon de vivre qui en fera de bons citoyens canadiens. Ces individus, vous les trouverez dans diverses régions de l'Ouest. Les Ruthènes se rencontrent au Manitoba, dans les parages de Gimli, Sifton, Starbuck, Shore-Lake; dans la Saskatchewan, dans le voisinage de Kenora, Rosthern et Vonda; dans l'Alberta, près de Starz et Pakan au nord-est d'Edmonton.

Je sais, monsieur l'Orateur, qu'il est difficile d'empêcher ces individus de se grouper. Ils veulent vivre ensemble et nos Canadiens ne tiennent pas se mêler à eux. Cependant, nous devrions les forcer à avoir nos écoles publiques au milieu d'eux; nous devrions les obliger à apprendre l'anglais, les devoirs d'un citoyen canadien et la connaissance de nos lois. Pour en faire des citoyens du Canada, il nous faut exiger cela d'eux.

Nous leur donnons le droit de vote et ils n'en connaissent nullement la signification. Ce ne sont ni plus ni moins que des sujets de l'Europe autocratique disséminés dans l'ouest du Canada et vivant dans le cœur d'un pays démocratique.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord, comme je l'ai dit, est un compromis entre les deux nations aliées dominantes qui habitaient le pays à l'époque de la Confédération. Cet acte avait un but d'union. Les pères de la Confédération ont voulu, par cette union des provinces, unir les diverses parties de l'Amérique britannique du Nord sur des bases d'égalité et d'unité. Ils espéraient qu'avec le temps les races se fondraient en une entité commune et deviendraient, ce qui doit finalement arriver, une nation distinctement canadienne.

Aucune race ne devrait dominer l'autre; de fait aucune ne dominena l'autre, mais toutes se fusionneront imperceptiblement pour que le Canada puisse accomplir la grande destinée qui l'attend dans le concert des nations. Il est inutile de regimber; une destinée inexorable règle notre course. Le temps et le flot de l'immigration finiront par renverser toutes les barrières et tout façonner dans un moule commun.

Il y a déjà beaucoup de fait, et même il existe aujourd'hui un type canadien facile à reconnaître. Mais en ce qui regarde les deux races dominantes, il y a absence de fusionnement, et l'unité est toute de surface. A ce point de vue, l'acte de l'Amérique britannique du Nord a manqué son but. Après une expérience d'un demi-siècle, voilà ce qu'un juge impartial est forcé d'admettre. On en voit la preuve dans cette Chambre même.

La cause de cette scission est significative et demande d'être expliquée. Si l'on ne peut trouver la cause, impossible d'appliquer le remède. Mon opinion est que cette cause réside dans notre système défectueux d'instruction publique. Nos écoles ont un but trop étroit. Elles sont d'un régionalisme trop prononcé. Elles manquent de ce large esprit national qui leur présenterait le Canada comme un tout et inculquerait dans l'âme du peuple les vrais sentiments du citoyen canadien. Le but essentiel de nos écoles doit être de produire des Canadiens dignes de ce précieux héritage, des Canadiens purement et simplement, non pas des Anglais ou des Français, des protestants ou des catholiques, mais des Canadiens sans distinction de race ou de religion.

Le problème des écoles publiques devient donc un problème national. De toute nécessité, il nous faut un système national d'enseignement.

Dans l'étude de notre système scolaire, il ne faut pas omettre la personnalité et les connaissances de l'instituteur. Celui-ci est le plus grand bienfaiteur de la terre; la maîtresse et le maître d'école sont les piliers de la civilisation, sans lesquels le monde retournerait à la barberie. Et cependant, il n'y a pas une classe des serviteurs publics qui soient si mal rétribués, disons-le à notre honte.

Cette profession a peu d'attraits pour eux; et rien ne les porte à y demeurer.

Durant cette période de reconstitution, alors que nous balayons sans hésitation les vieilles superstitions et les erreurs sociales, nous devrions faire quelque chose pour élever cette importante profession au rang que mérite sa grande utilité, de manière à attirer dans cette profession nombre de nos vétérans de la guerre, qui ont déjà presque toutes les qualifications voulues. Personne ne sera plus en mesure de donner à nos écoles l'atmosphère de patriotisme si essentielle à l'éducation de nos futurs citoyens.

Notre peuple reconnaissant va ériger de nombreux monuments à la mémoire de nos soldats héroïques. Ces monuments occuperont les places les plus en vue dans toutes les cités et toutes les villes, sur la surface entière du pays. Ils représenteront les idées locales et les caractéristiques des habitants de chaque municipalité. Leur ferme va varier selon les lieux où ils se trouveront. Nous devrions faire un effort pour les rendre aussi beaux et aussi durables que possible.

Le Canada est un pays jeune, mais il est déjà riche de traditions glorieuses, que nous devons tenir constamment sous les yeux de nos enfants et de nos adolescents. Ces monuments auront une grande valeur instructive. Il ne faut pas perdre de vue leur importance sous ce rapport. Ils font voir le rôle que nous avons joué dans cette grande lutte pour la liberté humaine, qui vient de se terminer de si heureuse façon. Ils inspireront les générations futures à imiter l'esprit d'abnégation et la loyauté à l'empire qu'ont montrés nos jeunes gens, lorsqu'ils se sont offerts si promptement pour la défense de la liberté humaine

Nous devrions arrêter un jour de fête nationale pour la décoration de ces monuments. La date où la paix sera signée entre les grandes puissances, conviendrait très bien pour une fête de cette nature. Ce sera à une époque de l'année où les fleurs foisonnent et où la température permet les célébrations au grand air. Nous chérissons l'espérance que, ce jour-là, la colombe viendra doucement poser le rameau d'olivier sur un monde baigné dans le sang. Les vétérans de la grande guerre pourraient faire des réunions et inviter le public à écouter des discours patriotiques destinés à rendre plus intense le sentiment national qui semble faire défaut en ce pays.

Les tombes de nos héros couchés dans la mort, à 3,000 milles de nous, ne peuvent pas être couvertes de fleurs, ainsi que le voudrait le cœur de ceux qui les aiment. Nous pourrions décorer ces monuments "In Memoriam" et cet office donnerait à la circonstance l'aspect solennel nécessaire à la création d'un sentiment profond et durable. Le Canada entre dans une ère nouvelle; nul ne peut prévoir ce qu'elle nous apporte. A nous imaginer le pays, dans les années qui viennent, nous pouvons entrevoir vaguement les promesses merveilleuses de l'avenir. Ce pays comptera 100 millions de population dans moins d'un siècle; son peuple sera de ceux que le climat du Nord peut seul produire, un peuple qui commandera à l'univers par sa richesse et sa puissance commerciale. A l'heure qu'il est, nous posons la fondation de cet avenir; le suprême devoir d'aujourd'hui, c'est d'ensevelir les différends de race et de religion, de se réunir en un seul tout, et de poser la fondation de notre avenir sur les rocs de la vérité, de la justice et de l'honneur.

M. MACKIE (Edmonton): Dans la discussion de ce sujet, j'ai déjà été critiqué sévèrement par plusieurs amis: disant que, lorsque nous cherchons à établir des écoles nationales, nous voulons porter atteinte à la liberté civile et religieuse; nous voulons augmenter l'influence du gouvernement fédéral; nous violons la constitution; et ceux qui connaissent le mieux ma circonscription disent qu'à appuyer ce projet, je m'exile moi-même de la vie publique. Ce n'est pas mon intention de répondre aux objections formulées contre les écoles nationales, si ces objections ne sont pas fondées sur des arguments solides. En ce qui regarde l'inconstitutionalité du projet, le consentement de la province fera disparaître cette difficutlé; et pour ce qui est de mon exil de la vie publique, dans mon propre comté et si, pour occuper un poste dans la vie publique, un homme doit sacrifier ses convictions personnelles et se faire l'esclave des cliques dominées par l'égoïsme, les préjugés et l'intolérance religieuse, eh bien un autre peut servir

d'esclave; pour moi, j'aime mieux fuir une distinction si peu attrayante.

Dans le cours de la présente session, nous avons entendu, dans cette Chambre, plus d'un député nous parler de la société des nations, tout comme si le Canada était une nation, alors qu'en toute vérité, le Canada ne constitue pas du tout une nation, en dépit de ce que peuvent dire les politiciens opportunistes qui cherchent à nous imposer leurs rêves politiques comme des faits accomplis.

Toutefois, en concédant que le Canada jouit du rang de nation, je vous demande, monsieur l'Orateur, si c'est une nation qu'une réunion de provinces hostiles. Je vous admettrai volontiers, pour les besoins de mon raisonnement, que nous avons atteint pleinement le rang de nation. Sommes-nous, même alors, une nation si nos diverses provinces n'envisagent pas du même œil les questions importantes de la vie publique canadienne? Qu'est donc alors une nation? me demanderez-vous. On la définit: une agglomération d'individus, de gens, qui ont éprouvé le même amour et la même haine, qui ont goûté les mêmes joies et subi les mêmes revers, qui vénèrent les mêmes grands personnages historiques, qui saluent le même drapeau et y voient la même signification, parce qu'ils se sont formés dans les mêmes écoles une âme identique. En d'autres termes, c'est une agglomération d'individus dont la formation intellectuelle, morale et politique est la même. Voici comment sir Martin Conway définit une nation:

> Qu'est-ce, en fait, qu'une nation? Ce n'est pas simplement une quantité d'individus, vivant dans les mêmes limites géographiques, ni une population parlant la même langue, non plus que la possession d'une même souche ou lignée. Une nation est l'ensemble de la population d'une région, organisée en un même groupe par la possession d'un idéal commun. C'est le patriotisme qui fait une nation, et non la nation qui crée le patriotisme. Ainsi les Sud-Africains deviendront une nation, s'ils ne le sont déjà, quand leur sentiment d'unité surmontera et submergera leur attachement à leurs groupes nationaux constituants. Rien même n'autorise à exiger d'un individu qu'il oublie s'il est d'origine britannique ou hollandaise. C'est un moindre détail dès que le sentiment de la masse l'emporte sur celui des groupes. Quand cela est atteint, la nation existe: l'idéal commun est sujet, dès sa création, à se transformer en ce sentiment que l'on reconnaît, comme l'a appris M. Tim Healy à M. Winston Churchill, à ce que l'on est prêt à mourir pour lui.

Mais, monsieur l'Orateur, la situation géographique, la langue, la race, la religion, les conditions économiques, ne sont pas des facteurs essentiels de la formation d'une nation. La nation juive est aussi réelle que toute autre, bien qu'elle soit dissipée dans tout l'univers. La Suisse parle plusieurs langues, mais personne ne niera qu'elle soit une nation. Deux religions prédominent également en Allemagne sans que soit menacée, par là, l'existence de la nation allemande. Deux nationalités absolument distinctes habitent la Belgique; cependant, nous saluons avec respect la nation belge. Quant au point de vue économique, les Allemands n'étaient-ils pas plus attachés à leurs concitoyens qu'aux Polonais, avec qui ils avaient pourtant les échanges les plus lucratifs.

[M. Mackie (Edmonton).]

Le facteur essentiel, primordial, de la formation d'une nation, c'est le facteur psychologique: quels que soient la situation géographique, la religion, la race ou les conditions économiques des Canadiens, s'ils ont la même âme, alors, seulement, ils formeront une nation. L'école nationale, à mon avis, est l'instrument qui y parviendra efficacement et avec succès. Comment les gens d'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes ou occidentales peuvent-ils discuter harmonieusement les droits et devoirs du citoyen, de la famille et de l'Etat, s'ils ont chacun une âme différente et si le drapeau du pays n'a pas la même signification chez tous?

Voici quelques exemples de l'extrême perplexité de cette situation. En 1884, à l'époque de la guerre du Soudan, le drapeau avait chez le Français un sens, et chez l'Anglais un autre. La même chose se reproduisit à la guerre des Boërs, en 1889. En 1914, l'appel du drapeau fut entendu une troisième fois: vous en savez aussi bien que moi les résultats. Un auteur a dit:

> L'étroitesse, le régionalisme, le fanatisme caractérisent l'individu chez qui la fixation de la volonté se fait aux dépens de la largeur de vues et de la sympathie. Le type le plus élevé de la personnalité est le produit de plusieurs "moi" étendus qu'un dessein dominant a choisis et organisés en un tout unique. Il n'est pas aisé d'unir en une hiérarchie harmonieuse de buts des intuitions, des habitudes, des souvenirs et des sentiments souvent divergents et opposés. Mais une telle unité d'idéal et d'effort crée le pouvoir. La personnalité idéale est formée de plusieurs "moi" organisés par un dessein puissant et unis par un sentiment de l'harmonie.

Et Ruskin disait:

> Eduquer veut dire enseigner au peuple non pas à apprendre ce qu'il ne sait pas, mais à se conduire comme il le devrait.

Les Français sont probablement plus heureux dans leur langage. Ils ont deux mots pour l'anglais "education". En français, ce mot "éducation" signifie l'art d'élever, de conduire, dans le sens que Ruskin employait; et le mot "instruction" sert à désigner l'acquisition de connaissances.

"Je le ferai", promet un jeune Anglo-Africain du Sud.—"Parole d'Anglais?" interroge son ami.—"Oui, parole d'Anglais". Voilà le plus beau témoignage envers l'école publique et l'université anglaises. Il souligne énergiquement ce dont nous avons besoin au pays pour former cette âme nationale dont j'ai parlé: le culte, en toute chose, de la parole donnée. Cela comporte le reste.

Je vous poserai franchement cette question, monsieur l'Orateur: Allez-vous profiter de la triple expérience de 1884, 1889 et 1914, et poser les fondements d'un système scolaire par lequel mon fils dans les provinces de l'Ouest aura la même mentalité que les jeunes garçons de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes? Ou bien loin de changer vos vues quant à la condition primordiale de la formation d'une nation, allez-vous continuer d'envahir nos provinces de l'Ouest avec vos mentalités rétrogrades, parce qu'elles sont provinciales, et créer ainsi de regrettables réactions?

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les orateurs qui m'ont précédé quant à l'école nationale neutre. Pourquoi a-t-on remplacé de nos jours dans certaines de nos écoles de l'Ouest l'œil de Dieu, la seule sanction de la vraie moralité, par l'œil de l'homme, qui est la sanction pharisaïque. Est-ce dû aux machinations de politiciens opportunistes, qui cherchent à imposer à nos enfants le joug de leurs différentes organisation religieuses? Y a-t-il dans ce pays un seul penseur qui ne serait pas prêt à faire des sacrifices au point de vue des droits des provinces, afin de doter tout le Dominion d'un système scolaire basé sur la croyance, le respect et l'amour de Dieu? Toutes les nations qui ont acquis de la gloire et dont la gloire vit encore bien que ces nations aient elles-mêmes disparu, et dont l'esprit enchante encore le monde—les Grecs et les Romains—enseignaient aux enfants dans leurs écoles la croyance, le respect et l'amour de Dieu, qui punit les nations et les individus qui violent les principes du droit et de la justice et récompense ceux qui les observent. Si par école nationale non confessionnelle, on veut dire que ces principes fondamentaux seront ignorés, je ne peux pas l'approuver.

Monsieur l'Orateur, il y a des gens qui disent qu'il s'agit de préserver les lois. Je dis que non, car les lois ne sont que l'expression des faits et par conséquent elles sont éphémères. Il ne s'agit pas de s'attacher à telle ou telle religion. Nous savons tous dans quelle foi nous sommes nés et avons été initiés, mais au bout de vingt, trente ou quarante ans, un homme peut-il certifier la croyance à laquelle il adhère? Le grand Newman a dit: "Vivre, c'est changer; être parfait c'est avoir changé souvent."

Un des orateurs qui m'ont précédé a donné le tonique de ce que devront être les Canadiens de l'avenir, et à ce sujet je voudrais vous donner lecture de ce qu'un ancien combattant a écrit relativement à l'enseignement. Je citerai un passage d'un article écrit par le capitaine L. H. Lang, dans le "Western Veteran", en date du 16 novembre dernier: Il dit:

> Cela signifie que la véritable tâche qui s'impose au Canada aujourd'hui est la formation d'un esprit national libre et vigoureux, qui lui gagnera un rang élevé parmi les nations de l'univers. Jamais tâche plus énorme ne s'est présentée à un pays. Puis ce n'est plus l'époque de l'esprit de secte. Ceux d'entre nous qui sont allés au front sont étonnés et dégoûtés de voir des religions dont le devoir est de témoigner de l'amour divin, dissiper leur énergie dans d'insignifiantes disputes au lieu de s'unir contre la puissance du mal. Les religions existent non pas pour satisfaire leur propre ambition ou obtenir un succès matériel mais pour conduire l'humanité vers une conception plus élevée, plus profonde et plus belle de la fraternité.

Voilà ce que pensent les gens qui ont voyagé et se sont rendu compte par eux-mêmes de l'organisation politique qui existe au sein même de leur Eglise.

On dit que les écoles nationales impliquent une question de langues. Je ne voudrais pas être mal compris à ce sujet, quand je dis que ce n'est pas une question de langues. La nature a réglé pour toujours cette question dans la vallée du Saint-Laurent, avec ses conséquences politiques, sociales et économiques. Evidemment, ce serait une imprudence, une maladresse impardonnable, que dis-je, un suicide politique, que de laisser mourir chez nous certaines illusions collectives, touchantes et mystiques.

J'ai déclaré ici même il y a quelque temps que je connaissais une circonscription dans l'Alberta, où il y a trois sentiments nationaux absolument distincts, créés par trois différents systèmes scolaires, grâce à l'émission méthodique de permis. Le député qui représente cette circonscription possède trois différentes organisations politiques, une française, une anglaise et l'autre russe. Quand la campagne bat son plein, on entend trois appels différents. Quand c'est parmi les Anglais à Boyne Lake et à Ashmount, on crie "Vive l'empire britannique"; à Plamondonville et au lac de la Biche, c'est "Vive Québec" et à Cache Lake et dans les autres centres ruthènes, c'est

"Vive la Russie". Vous devez comprendre que le député ne s'abaisse pas lui-même à soulever tous ces préjugés de race et de religion, mais c'est son organisation qui fait la besogne. Cela vous montre le système dans toute sa crudité, et vous vous rendez compte de toute la turpitude qu'il contient. Si le système scolaire dans l'Alberta, par exemple, permet cet état de choses, que pouvez-vous penser de la génération qui pousse? Si aujourd'hui vous voyez les Ukraniens de l'ouest du Canada demander au Gouvernement d'établir des écoles nationales, c'est parce qu'on leur a dit qu'ils pouvaient avoir leurs écoles séparées tout comme les Canadiens français ont leurs écoles primaires dans l'Ouest. C'est parce que les gouvernements des provinces ont exploité les gens pour des fins politiques et les ont laissés sous l'impression qu'ils allaient être déportés.

Quand on demande pourquoi il faut rapatrier ces immigrants, on répond que c'est parce qu'ils ne sont pas assimilés. Ce ne sont pas des Canadiens. Le résultat, c'est qu'après avoir été placés, grâce aux cajoleries des politiciens dans cette malheureuse situation, ils demandent maintenant au Gouvernement fédéral de se saisir de la question et de leur donner une instruction nationale, afin qu'ils puissent se canadianiser.

Les provinces de l'Ouest diffèrent quelque peu de celles de l'Est en matière d'éducation. Il nous vient des Américains en grand nombre et souvent ces nouveaux venus obtiennent des permis pour enseigner, dans nos écoles, tout comme ceux des autres provinces, sont autorisés à enseigner diverses langues, quelquefois l'enseignement à l'école se donne entièrement en français, quelquefois en russe. Si l'on tient à assurer l'unité nationale dans les provinces, et l'intégrité de la Confédération, il faut absolument effectuer les réformes voulues en matière d'enseignement dans les provinces de l'Ouest. Nous sommes en train de nous américaniser à bref délai, tous mes collègues de l'Ouest en conviendront. Parcourez les rues de quelques-unes de nos villes de l'Ouest et vous rencontrerez des jeunes gens portant sur le revers de leur redingote les mots "We dit it".

Pensez-vous qu'on permettrait à un Canadien, à New-York ou autre ville américaine, de porter pareil bouton sur le revers de sa redingote? L'Américain aurait soin de faire disparaître ces mots. Mais dans les provinces de l'Ouest nous n'en avons cure; c'est là le cadet de nos soucis. Nous sommes en train de nous américaniser et il faudrait établir quelque école nationale ou autre, qu'on substituerait aux écoles actuelles.

[M. Mackie (Edmonton).]

Je ne saurais affirmer si l'on a bien dit tout ce qui se rattache aux illettrés des provinces de l'Ouest et du Canada oriental collectivement; mais un article que j'ai lu l'autre jour dans un journal local a vivement piqué ma curiosité. On y affirme que quatre millions d'enfants nés aux Etats-Unis ne savent ni lire ni écrire. L'auteur de l'article ajoute:

> 100,000 instituteurs de nos écoles publiques n'ont que 19 ans.
>
> 50,000 d'entre eux n'ont jamais reçu d'instruction dans les écoles supérieures.
>
> La rémunération d'un instituteur diplômé n'est pas d'un chiffre supérieur à celui d'une apprentie modiste quand elle apprend son métier.

Un article dû à la plume de H. Addington Bruce envisage la situation des Etats-Unis en ce qui concerne les instituteurs. J'ose dire que ces observations applicables aux Etats-Unis le sont également au Canada, et surtout à l'Ouest canadien. Les jeunes filles reçoivent une rémunération mensuelle de 60 à 80 piastres pour enseigner dans une école située à une distance de 150 à 200 milles de tout centre important. Elle n'a probablement que 16 ou 19 ans, ne porte qu'un simple permis, ou parfois le diplôme de rigueur. Comment des enfants de pareil âge—car ce ne sont que des enfants en réalité—peuvent-ils bien inculquer la mentalité canadienne à des jeunes garçons et à des jeunes filles du pays? Une jeune fille de seize à dix-huit ans est chargée d'enseigner à des garçons, à des Russes ou à des Ruthènes âgés de vingt-deux à vingt-trois ans. Ces jeunes gens ont besoin d'instituteurs autres qu'une jeune fille de seize à dix-neuf ans.

En outre, comment veut-on que l'enseignement dans les provinces de l'Ouest soit bien donné par des instituteurs qui n'ont pas l'intention de se consacrer à cette carrière? La plupart des jeunes gens et des jeunes filles qui enseignent n'ont pas l'intention de faire de l'enseignement une carrière. Pour le jeune homme, c'est tout simplement une préparation à l'étude de la médecine ou de quelque autre profession. Pour la jeune fille, c'est une occupation provisoire qu'elle s'apprête à abandonner au premier moment pour se marier. A mon avis, la tâche qui s'impose au Gouvernement canadien en matière d'instruction publique est aussi grave que la question de la défense nationale.

Si l'Etat est la source de tous les droits, je dirai d'après ce principe qu'il est la source de tous les devoirs. Et le devoir qui incombe au gouvernement, c'est de s'entendre avec les provinces afin de donner plus de stabilité à la profession d'instituteur, de manière à encourager les jeunes gens et les jeunes filles à se faire une carrière de l'enseignement, tout en leur accordant une rémunération qui leur permette de voyager et d'acquérir eux-mêmes cette instruction qu'ils ne sauraient obtenir autrement qu'en voyageant.

Monsieur le président, les observations formulées ici par les députés ne tendent-elles pas à l'édification d'une nation? Mais ce qui me révolte, c'est que lorsqu'il surgit quelque crise grave dans la vie politique, sociale ou économique du Canada, on entend soit un Canadien français, soit un Anglo-Canadien poser la question: "Pourquoi donc ne pas s'annexer aux Etats-Unis?" En 1775, Franklin nous offrit ce statut national et nous le refusâmes, parce que nous savions ce qu'il comportait. Du train que nous allons, il semblerait que le Canada ne saurait devenir ni tout anglais ni absolument français, et si l'on vise à perpétuer des illusions collectives d'ordre sentimental et mystique, alors que les Québecquois soient français et les Ontariens, anglais. Voilà la dernière ressource de nos patriotes.

N'oublions pas que les Anglais et les Français, à la fois, ont perdu l'Amérique par leur étroitesse politique et religieuse. Les premiers ont refusé la liberté aux treize colonies; les derniers ont enlevé le droit de refuge aux Huguenots. Demain, l'Ouest prédominera. N'est-il pas impérieux de résoudre le problème scolaire et de faire reposer notre système d'éducation sur une base essentiellement canadienne et religieuse? Nous désirons tous que le système soit démocratique. Faisons le premier pas dans cette direction en le rendant uniforme.

M. HOCKEN: L'intérêt profond qui s'attache à la question des écoles nationales dans l'ouest du Canada a rendu inévitable la discussion du sujet dans cette Chambre, et il me semble que c'est le moment le plus convenable pour sa discussion.

J'apprends qu'au mois d'août prochain, il doit y avoir, à Winnipeg, la plus grande convention d'éducation qui ait jamais été tenue au Canada. Son Excellence le Gouverneur général la présidera, et les éducateurs doivent se réunir de toutes les parties du continent de l'Amérique du Nord. Dans ce cas, il est intéressant et opportun d'exprimer quelques opinions, dans cette Chambre, sur les points principaux que l'on discutera à cette conférence.

Je félicite l'auteur de cet amendement (M. Edwards) sur le courage dont il a fait preuve pour soumettre à la Chambre une question de cette nature. Je savais, avant qu'il n'ait commencé, qu'on l'accuserait de bigotisme et d'intolérance. Je ne pense pas qu'il ait été animé d'aucun sentiment de ce genre et je suis sûr de ne pas l'être, quand, imitant son exemple, je demanderai l'établissement, aussitôt que possible, dans ce pays, d'un système d'écoles exempt d'esprit sectaire.

Nous devons beaucoup au député de Maisonneuve (M. Lemieux) pour les renseignements et les citations qui prouvent que le député de Frontenac était en bonne compagnie, quand il a soulevé cette question au Parlement. Le député de Maisonneuve nous a dit que l'avocat le plus actif des écoles neutres, au Canada, a été feu l'honorable George Brown, le fondateur du parti que représentent les honorables députés de l'opposition, l'homme qui a combattu, dès le commencement, pour les principes libéraux. Depuis l'époque de l'honorable George Brown, chaque libéral qui a dirigé le parti représenté de l'autre côté de la Chambre, a été son partisan. Il a été jusqu'au bout un adversaire convaincu et résolu des écoles séparées, et l'attitude qu'il a prise de son temps est, en réalité, l'attitude qu'a prise le député de Frontenac, aujourd'hui, devant la Chambre. Il a soutenu alors, comme nous soutenons maintenant, que deux groupes d'écoles tendent à la désunion, à la désagrégation plutôt qu'à l'union nationale et à l'entente mutuelle. Le député de Maisonneuve a exposé la chose exactement, quand il nous a dit que feu l'honorable George Brown avait accepté forcément l'adoption du principe des écoles séparées, dans notre acte de la Confédération. Ce n'est pas parce qu'il a été convaincu que c'était bien de le faire, mais parce qu'il a reconnu qu'il était impossible d'effectuer la confédération sans faire cette concession aux avocats du double système d'écoles. Il était disposé à faire absorber le plus petit dans le plus grand. C'est l'explication de son acceptation du double système d'écoles dans les deux provinces. Mais les écoles séparées et la loi des écoles séparées que nous avons aujourd'hui, dans la province d'Ontario, sont très différentes de la loi consentie par l'honorable George Brown. Son biographe nous a dit que lorsqu'il revint d'Ottawa dans la ville où il

demeurait, il avait été critiqué pour avoir abandonné ses vues sur la question scolaire, et qu'il avait déclaré que ce qu'on avait concédé était inoffensif et que, suivant lui, la concession était si petite qu'elle ne pourrait jamais être appliquée avec profit. Je ne sais pas s'il avait raison ou non, mais je suis porté à croire qu'il voyait juste. Voici ce qui arriva. Cette concession particulière ne fut pas plutôt faite que les avocats des écoles séparées se mirent à l'œuvre auprès du gouvernement provincial, et particulièrement du premier ministre d'alors, feu sir Oliver Mowat, et pendant presque tout le temps qu'il fut premier ministre, c'est-à-dire pendant près de trente ans, on accorda des concessions, les unes après les autres, aux écoles séparées, jusqu'à ce que, bien qu'il s'agisse d'un privilège spécial à l'égard d'une secte de l'Ontario, les écoles qu'on avait désirées et qui avaient été accordées comme un privilège spécial, sont presque sur un pied d'égalité avec les écoles publiques. Feu l'honorable George Brown n'avait jamais prévu cela, parce qu'il croyait, comme l'a dit mon honorable ami, que ce qu'on avait adopté en 1867 et qui était pratiquement loi en 1863, était un règlement définitif. Mais le livre de M. Hodgins sur la loi des écoles séparées, dans lequel il cite toute la correspondance de feu Egerton Ryerson, dit que s'il est vrai que l'évêque Charbonnel et l'évêque Macdonald admirent que ce devrait être un règlement final, l'encre était à peine sèche sur l'acte de 1863, que l'on demanda des concessions additionnelles.

Ce livre raconte une histoire des plus intéressantes. L'auteur, M. Egerton Ryerson, raconte qu'il eût une conférence avec les deux évêques et il leur posa cette question: Sera-ce le règlement définitif de la question des écoles confessionnelles dans la province d'Ontario? Les deux évêques gardèrent le silence, mais ils baissèrent la tête en signe d'acquiescement à la proposition et il accepta ce geste comme une promesse que le réglement serait définitif. Je le répète, quelques mois plus tard, les mêmes dignitaires ecclésiastiques revenaient à Ottawa pour demander de nouvelles concessions en faveur du principe des écoles confessionnelles. L'incident est raconté au long dans le livre de M. Hodgins. Je désire aussi mettre au point les observations de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) relativement à une autre question. Au cours des remarques qu'il a faites tout à l'heure, il a affirmé que le système des écoles confessionnelles a été adopté par le Parlement uni du haut et du bas Canada, du consentement de la majorité constituée par les représentants de la province d'Ontario. Cela n'est pas exact. Sous le régime de l'union, il existait une entente entre l'Ontario et Québec qu'aucune loi affectant une province ne serait inscrite dans les statuts à moins d'avoir l'appui de la majorité des députés de la province intéressée. Les représentants de l'Ontario respectèrent cet engagement avec la plus scrupuleuse exactitude, mais les représentants de la province de Québec violèrent l'entente le jour où feu l'honorable R. W. Scott déposa son projet de loi des écoles confessionnelles. Lorsque arriva le moment de voter sur cette question, les documents publics constatent que la députation d'Ontario se divisa comme suit: 26 contre et 10 pour tandis que la députation de Québec vota en bloc, moins un en faveur du bill. Le système des écoles confessionnelles a donc été imposé à la province d'Ontario contre le vœu de la majorité de ses représentants avec l'appui de la solide phalange de la province de Québec.

Tout homme sain d'esprit et ayant à cœur les intérêts du Canada devrait à mon sens aborder la discussion de la question concernant l'établissement d'un système d'écoles nationales avec le désir de voir toutes les classes de la population canadienne vivre en harmonie et donner leur entier concours, afin que le Canada accomplisse les grandes destinées que lui réserve l'avenir. Si je suis bien au fait de la situation, c'est uniquement en enseignant à nos enfants à être Canadiens et en établissant un système d'instruction publique de nature à développer leur initiative et à cultiver leurs talents naturels que nous pouvons espérer créer un esprit civique qui sera à la hauteur des énormes tâches que nous aurons à accomplir. Nous sommes tous convaincus que l'unité nationale est essentielle au progrès, à la prospérité et au bonheur du peuple canadien. Or, pour obtenir cette unité nationale, nous devons d'abord commencer par nous comprendre les uns les autres.

Cela ne veut pas dire que nous devons abandonner des convictions qui nous sont chères; cependant, nous devons faire un effort afin de trouver un moyen d'avoir des relations plus étroites qu'elles ne le sont à l'heure qu'il est et pour que nos enfants soient mieux en état que nous de servir le pays dans l'harmonie tout en conservant des opinions bien distinctes sur les questions politiques et religieuses. Ils sont fort nombreux les sujets sur lesquels nous pouvons tous nous réunir aux fins de préparer

l'instruction des citoyens de demain. Les questions qui nous divisent sont peu nombreuses et, à mon humble avis, il serait très facile de les régler, pourvu que les chefs des deux races et des deux croyances désirent sincèrement s'unir dans ce but.

Je suis en mesure de déclarer sans crainte d'être contredit, que, la principale cause de nos divisions relativement à l'instruction publique, c'est la question de religion. D'un côté, nous avons ceux qui croient que les dogmes de la religion doivent être enseignés à l'école primaire pour que l'instruction des élèves soit complète. De l'autre, nous avons ceux qui sont tout aussi sincèrement convaincus que nous devrions séparer absolument l'instruction religieuse des études profanes.

J'ai toujours défendu avec énergie l'instruction religieuse. Rien n'est plus nécessaire selon moi, dans l'éducation des enfants, que l'enseignement des principes du christianisme; on ne devrait pas le faire toutefois, aux frais de l'Etat et d'autres que les fonctionnaires publics devraient s'occuper de ce soin. C'est aux parents et à l'Eglise qu'il appartient de procurer l'instruction religieuse aux enfants. De plus, je crois sincèrement que les résultats seront meilleurs le jour où les enfants recevront l'instruction religieuse ailleurs que dans les écoles publiques.

Je me fais de la religion une conception telle que je ne crois pas que l'on soit en mesure d'implanter solidement les principes de la religion dans le cœur et l'esprit des enfants sous le régime de la discipline stricte et parfois des châtiments que le professeur inflige à l'école. La substance et le principe essentiel de la religion, à mon point de vue, c'est l'amour; or, dans l'esprit du jeune écolier il est assez difficile d'associer la religion avec l'idée des châtiments que le professeur à le droit de lui infliger.

Pour moi, il serait préférable pour la moralité de l'enfant qu'il reçût l'instruction religieuse sous d'autres auspices que ceux-là. Je sais qu'un grand nombre de gens très sincères ne peuvent partager ma manière de voir. Cependant, puisque je professe ces idées j'ai le droit et le devoir de les mettre en pratique. Il me répugnerait d'empêcher n'importe quelle Eglise d'enseigner les dogmes de sa croyance aux enfants de sa communion.

Au contraire, j'accorderais à l'Eglise les plus amples facilités, mais je séparerais l'instruction religieuse des études profanes, et c'est mon avis que les enfants gagneraient à ce double point de vue.

Pour atteindre à l'unité nationale tant désirée, il faut commencer par l'enfant. C'est par une association intime entre eux que les enfants parviendront à découvrir les bonnes qualités des uns des autres. C'est là un but que la séparation ne saurait accomplir. On ne peut y arriver que par un contact de tous les jours, dans les mille et une relations où l'on s'entr'aide et où se révèle l'esprit de l'enfant. Nous savons tous que les amitiés du temps de l'école sont les plus vives et les plus durables; inutile d'insister, n'est-ce pas? Puisque chacun de nous est à même d'en témoigner. Cela étant, ce n'est rien moins qu'un crime national que de séparer les enfants et de les opposer les uns aux autres par des motifs de religion. Ce n'est pas ainsi que nous avons organisé nos troupes, et si nous avions tenté de le faire, nous nous serions vite aperçus de notre profonde erreur. N'est-il pas vrai que la séparation amène la mésintelligence, engendre le doute et le soupçon? Il en est ainsi dans toutes les relations de la vie. Il n'est pas surprenant ensuite que les divisions commencées aux petites écoles se perpétuent plus ou moins à travers les âges. Comment espérer produire l'unité nationale dans de telles circonstances?

Un sentiment favorable à un système d'écoles publics et non confessionnelles a crû rapidement depuis quelques années, et je suis convaincu que ce sentiment croîtra davantage par le fait d'une discussion souvent renouvelée de cette matière. Les Provinces maritimes ont toutes aujourd'hui des lois qui prescrivent un système d'instruction non confessionnelle. Ceux qui visitent l'île du Prince-Edouard constatent sans peine les avantages de ce système. Toutes les difficultés qui ont lieu dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick sont dues à l'inobservance de la loi; on sépare les enfants à l'école malgré les prescriptions législatives. Il serait sans doute impossible de persuader aux électeurs de ces provinces de changer leurs lois scolaires et d'établir chez eux les conditions que l'on trouve dans la province d'Ontario. Le projet de résolution présentement soumis à notre examen ne dérange par suite aucunement l'état de choses établi dans les Provinces maritimes.

La province du Manitoba offre, selon moi, l'exemple le plus frappant de l'avantage des écoles publiques. C'est aujourd'hui le parti libéral qui est au pouvoir dans cette province; les ministres sont censés avoir une affiliation politique avec ceux du parti qui

domine dans la province de Québec. Le cabinet Norris n'en a pas moins révolutionné le régime scolaire de sa province, au grand avantage du public en général. Dans cette province, le principe de la séparation n'a pas été poussé à ses extrêmes conséquences. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) nous a dit aujourd'hui que, par les termes de la loi édictée au Manitoba, toutes les écoles de dix enfants d'une certaine nationalité pouvaient se servir de leur propre langue pour les fins de l'enseignement. Sous le régime de cette loi, qui date d'avant 1913, l'enseignement était donné dans au moins cinq langues différentes. Si la majorité d'un arrondissement scolaire était allemande, c'est l'allemand qui était la langue de l'école; si elle était polonaise, c'était le polonais. Lorsque, par suite de nouveaux arrivants, la majorité se changeait en une autre, la langue de l'école changeait avec elle. Il en était résulté de la confusion et un grave désordre, propre à mener rapidement à l'anarchie. Mis en présence de ce chaos, d'où il s'agissait de faire sortir un peu d'ordre, le gouvernement libéral de l'honorable T. C. Norris décida d'adopter le principe d'une école non confessionnelle, à une seule langue, et dans le court espace de cinq années s'opéra une véritable transformation. L'instruction a repris ses droits, les enfants témoignent d'un vif désir d'apprendre et les parents sont fiers du progrès qu'ils font. J'ai visité certaines écoles du Manitoba où tous les enfants que j'ai vus là étaient de parents étrangers; les professeurs n'en parvenaient pas moins, avec beaucoup de tact et de patience, à donner à leurs élèves une instruction comparable à celle que l'on reçoit dans toute autre école du pays. Le bon effet de ce système ne se limite pas aux seuls enfants. Les parents, citoyens nouveaux de ce pays, subissent l'influence de leurs cadets, et ils acquièrent le goût des choses du Canada. Ils cessent de tourner leurs regards vers le sol natal et ils tendent aujourd'hui à devenir de bons citoyens de leur terre d'adoption. Je crois utile de vous lire certain passage d'une lettre écrite par M. F.-B. Lacey à M. le docteur Thornton, ministre de l'éducation au Manitoba, à la suite d'une inspection des écoles des arrondissements étrangers de cette province.

Il suffit de passer dans les parties établies du Manitoba pour constater les changements qui se sont produits chez les immigrants arrivés de l'Europe centrale depuis quelques années. Cette population est une des plus avancées du Canada. Dans dix ans, quand ceux de ses jeunes gens qui fréquentent aujourd'hui les écoles auront grandi et seront entrés dans les diverses carrières qui les attendent, elle comptera des hommes et des femmes vraiment distingués. Grâce à l'enseignement de la langue anglaise, des aspirations britanniques, de l'hygiène, et à d'autres avantages, ses garçons et ses filles sont initiés à un genre de vie différent et supérieur.

[M. Hocken.]

Telle est la franche opinion d'un homme qui a fait une inspection complète des écoles du Manitoba. L'ensemble de cette province a été contagieux pour les autres provinces de l'Ouest, il s'y développe un sentiment favorable à l'établissement d'un système d'écoles nationales, ce qui va déterminer l'adoption de la loi du Manitoba, dans ces provinces-là. Au cours de sa dernière session, la législature de la Saskatchewan a apporté aux lois scolaires des modifications importantes qui ont mis toutes les écoles sur un nouveau pied, selon le plan d'après lequel fonctionne le système scolaire du Manitobe. Quiconque est doué de discernement ne saurait douter que l'Ouest tout entier doive finir par adopter un système d'écoles nationales.

Un mot, maintenant, de la province d'Ontario. J'ai déjà dit de quelle manière l'école séparée est venue s'ajouter au système d'instruction publique de la province, et je suis convaincu que la grande majorité de la population serait heureuse de toute modification des lois scolaires par suite de laquelle tous nos enfants pourraient s'instruire, jouer et grandir ensemble, et s'éprendre d'un idéal commun. Afin d'illustrer mon exposé, je vais citer deux petites villes de la partie est de l'Ontario: la ville de Port-Hope et celle de Cobourg. Port-Hope est un centre industriel important et situé à quelques milles seulement de Cobourg; elle ne possède pas d'écoles séparées et il y règne un admirable sentiment d'unité sous tous rapports. Le dimanche, les fidèles appartenant aux différents cultes prennent des chemins différents, mais le reste de la semaine ils coopèrent, en bons voisins et en bons amis, à tout le travail de la ville et à tout ce qui intéresse la communauté. De son côté, la ville de Cobourg possède des écoles séparées et il y règne des froissements dont on ne saurait attribuer la cause qu'à la fréquentation d'écoles différentes où les enfants apprennent qu'ils ne doivent pas travailler ensemble au bien de la communauté. Les enfants qui fréquentent ces écoles organisent de véritables querelles, des combats aux pelotes de neige, et se lancent parfois des pierres. Trop jeunes encore pour raisonner leurs actes, ils ont cependant appris qu'il y a une différence entre cette école-ci et cette école-là. Au lieu de venir jouer ensemble au

ballon ou à la balle au champ, ils font preuve d'intolérance les uns envers les autres, justement à cause de l'instruction qui se donne dans ces écoles séparées.

J'ai une citation intéressante à faire, ici. Elle démontre clairement que cet état de choses est le résultat direct de l'enseignement qui se donne dans les écoles séparées de l'Ontario. Je l'ai prise dans le "Christian Guardian", un des journaux importants de Toronto. L'auteur de l'article dont je vais donner lecture, commence par dire:

> Les catholiques éprouvent-ils, à l'égard de l'Etat, le même sentiment de loyalisme que les protestants? Au sujet de quelques-uns on peut répondre "oui", sans hésiter; mais au sujet de quelques autres, on doit répondre "non", à coup sûr, et la raison de cette différence est donnée dans un récent numéro du "Catholic Record".

D'après moi, le "Catholic Record", de London, est le journal catholique le mieux rédigé du Canada; il est publié sous la direction de journalistes éminents et est un des plus brillants défenseurs de la cause qu'il représente. Le "Christian Guardian" a emprunté à un article du "Record" le paragraphe que voici:

> Nous ne pouvons comprendre l'enthousiasme anormal que l'aspect du drapeau provoque chez nos concitoyens intelligents qui n'appartiennent pas à l'Eglise catholique. Ils constituent pour nous une énigme, comme d'ailleurs nous en constituons peut être une pour eux. Leur déploiement enthousiaste de loyalisme nous semble puéril et même idiot. C'est sans doute parce que nous ne nous rendons pas compte qu'à la majorité de nos chauvins britanniques n'appartenant pas à l'Eglise catholique, rien n'est plus cher que le drapeau. En un mot, leur mentalité diffère de la nôtre en ce que, pour nous servir de cette expression, nos dieux lares ne sont pas les leurs.

Cet organe des champions de l'école séparée dans l'Ontario déclare froidement et délibérément que l'enthousiasme des protestants de langue anglaise de l'Ontario à l'égard du drapeau est "puéril et même idiot". Il doit être clair que si cette province possède un système d'écoles, dont les diplômés tiennent pour "puéril et idiot" l'enthousiasme pour le drapeau du pays, ce système est défectueux et que, plus tôt il sera modifié, mieux ce sera pour la cause de l'unité nationale.

Je ne vois pas pourquoi les enfants canadiens ne pourraient pas recevoir ensemble l'instruction profane, et recvoir séparément l'instruction religieuse. C'est de cette manière que les Hébreux enseignent la religion à Toronto. Des cours spéciaux sont donnés par les rabbins ou leurs aides, après les heures d'école régulières, et les enfants juifs y assistent pour y recevoir l'enseignement religieux. Rien n'empêche que cette pratique soit suivie par les anglicans, les méthodistes, les presbytériens, et toutes les autres confessions. Dans ce cas, nous aurions une garantie que les heures de classe seraient consacrées à préparer la prochaine génération aux devoirs séculiers du citoyen. Si tous les cultes se donnaient la main pour se charger de l'instruction religieuse, les résultats vaudraient beaucoup mieux pour les enfants que ceux que donne le mélange actuel du sacré et du profane.

Ce qui doit sembler un fait significatif aux membres de cette Chambre, c'est que le projet d'établir un système d'écoles nationales a d'abord été lancé par un représentant de la province de Québec. Il l'a mis sur le tapis au Sénat. Que son projet de résolution réflète les sentiments d'une forte minorité de la province, cela me semble établi par divers incidents qui ont transpiré au cours de l'année dernière. Pour des raisons connues de la députation, la province de Québec est probablement le dernier endroit du Canada où nous pourrions attendre un projet comme celui-là. Pourtant, on y poursuit une croisade active en faveur de la réforme de l'enseignement. On n'y a pas conquis beaucoup de terrain; cependant, l'expérience et l'histoire nous apprennent qu'une fois que des gens sincères ont lancé un tel projet, il se propage rapidement. On a déjà obtenu des concessions, telles que l'uniformité des livres d'écoles, et une loi sur la fréquentation scolaire suivra infailliblement, parce qu'il a été démontré que c'est une loi sage dans tous les pays où l'on en a fait l'essai.

Elle ne saurait être repoussée longtemps, lorsqu'elle est prônée par des hommes comme lord Shaughnessy, le sénateur Dandurand et des vingtaines de citoyens marquants et de chefs de la province. La résistance à la croisade entreprise par M. Bouchard, de Saint-Hyacinthe, a porté la plupart des gens à réfléchir à cet important problème. Par suite de l'examen qu'on en a fait, nous constatons que le conseil des métiers et du travail de Montréal—les deux tiers des membres sont des Canadiens français—a adopté un projet de résolution approuvant un système d'écoles nationales. Ces gens-là constituent le parlement des ouvriers du plus grand centre industriel du Dominion. Ils parlent au nom des ouvriers dont les enfants sont les plus essentiellement intéressés à l'efficacité du sys-

tème scolaire. Ce sont des hommes qui ont franchi les portes des écoles actuelles. Ils connaissent par eux-mêmes les défauts de leurs écoles, ils discutent la question résolument, et, préconisant un système d'écoles nationales, ils condamnent, par là, celui qui existe. S'il est une catégorie de gens dont la voix doit être écoutée avec respect, lorsqu'elle se prononce sur un tel sujet, c'est celle des gens qui doivent compter sur les écoles publiques pour faire instruire leurs enfants.

Mais il n'y a pas que la classe ouvrière qui soit mécontente. Lorsque des hommes comme M. Bouchard, le sénateur Beaubien et plusieurs autres chefs canadiens français, se sentent obligés de protester contre l'insuffisance du régime scolaire, il devient évident que le sentiment public en faveur de la motion est répandu et pénètre dans plusieurs cercles différents.

Dans l'ensemble, la presse de la province n'appuie pas la demande d'écoles nationales. Ce serait peut-être trop attendre, à cette phase de l'agitation. Les influences contraires sont trop puissantes, et pourraient s'indigner de toute tentative pour aider cette demande. Cependant, quelques journaux publiés dans la province de Québec soutiennent l'agitation, et ce, avec la plus insigne franchise. De ce nombre, est l'"Autorité", de Montréal, qui disait, en septembre 1918:

> Qu'on nous donne moins d'histoire de Jonas avalé ou vomi par la baleine, et plus d'arithmétique. Nous irons même plus loin que cela et nous demanderons que le contrôle de l'enseignement passe du domaine provincial au domaine fédéral. De fait, rien n'est plus logique que cela pour la raison que, là où la grandeur et l'union de notre pays sont en jeu, nous devrions avoir des écoles nationales.

Ce n'est pas le seul journal qui parle ainsi. J'ai aussi un extrait du "Pays", de Montréal, qui déclarait, dans un numéro du mois de mars de cette année:

> Si les hommes d'âge à porter les armes avaient été élevés dans des écoles nationales, l'enrôlement volontaire aurait donné de meilleurs résultats et cette province aurait obtenu plus d'avantages, parce que c'est Québec qui a le plus souffert dans sa réputation.

Bien que je n'offre pas l'opinion de ces journaux comme l'expression du sentiment général de la population de la province de Québec, elle représente une minorité qui, à mon avis, pense sensément et favorise une agitation qu'approuve la majorité dans chacune des autres provinces.

Monsieur l'Orateur, je vais maintenant essayer de démontrer qu'il est devenu nécessaire que le pouvoir fédéral exerce une certaine surveillance ou prenne quelque initiative en matière d'instruction publique, pourvu que ce soit toujours dans la mesure dictée par la prudence. A mon sens, le Parlement, les autorités fédérales ont incontestablement le droit de veiller à la création d'un véritable sentiment national au Canada. Qu'il me soit permis à ce propos de faire connaître à la Chambre le genre de livres de classe—je les ai examinés moi-même—que l'on met sous les yeux des enfants de langue anglaise qui fréquentent les écoles publiques de la province de Québec. Je relève dans le 3e livre de lecture trois leçons où il est parlé de la Grande-Bretagne en termes élogieux, et six autres où l'Allemagne est portée aux nues; or, ce livre, on en a imprimé une nouvelle édition en 1917, soit trois ans après l'ouverture des hostilités. Puisqu'on se permet de donner un enseignement pareil dans certaines écoles canadiennes, il n'est que juste, ce me semble, que l'autorité fédérale intervienne pour mettre ordre à cela.

Un autre livre de lecture à l'usage des mêmes écoles anglaises m'amène encore à faire la même constatation: deux leçons sont favorables à l'Angleterre, tandis que sept autres chantent les louanges de l'Allemagne. Si cela datait de dix ou quinze ans, du temps où l'on se faisait de l'Allemagne une opinion différente de celle que nous en avons aujourd'hui, il n'y aurait pas lieu de s'en étonner outre mesure; mais comme il a été publié une nouvelle édition de ces livres en 1917, il doit y avoir eu négligence excessive de la part des autorités, et c'est pourquoi je prétends que l'on doit s'efforcer de remédier à cet état de choses. Ce n'est assurément pas à l'aide d'un enseignement pareil qu'on parviendra à créer au Canada un sentiment national, dût-il être français ou anglais.

Un mot maintenant des livres de texte en usage dans les écoles françaises de la province de Québec. Le minutieux examen que j'en ai fait ne m'y a fait rien découvrir qui apprenne à l'enfant qu'il est destiné à devenir citoyen britannique; invariablement, le sentiment qu'ils tendent à inculquer est purement français. Je ne vois aucun mal à ce que les livres scolaires de la province de Québec mettent en lumière le côté romantique et d'ailleurs fort intéressant des premières découvertes des Français et des débuts de la colonie; je n'en vois pas davantage à ce que le sentiment français se perpétue dans cette province; mais je dis que ces livres devraient tout

au moins apprendre aux enfants qu'ils sont sujets anglais et que, devenus hommes, ils seront appelés à participer au gouvernement de la nation britannique.

Bien que je me sois procuré la traduction d'une assez grande partie du texte de ces livres d'école, je m'abstiendrai d'en citer de trop longs extraits; qu'il me soit seulement permis d'y relever quelques passages tels que les suivants:

> Quand les Etats-Unis secouèrent le joug de la métropole, l'Angleterre comprit enfin que son intérêt lui commandait de tempérer les rigueurs de ses iniquités,. . . .

Plus loin:

> Hâtons-nous d'ajouter que ces adoucissements ne changèrent pas l'esprit hostile des vainqueurs envers les colons, qui en souffrirent près d'un siècle. . . . . Malgré les pernicieuses influences, ils gardèrent la foi, lumière de leurs foyers et joie de leurs cœurs; ils se préservèrent des idées révolutionnaires, restèrent soumis à l'autorité légale, en conservant scrupuleusement leur manière de vivre, leur langue, leurs traditions, leur amour pour la France, leur religion; par la dignité, par l'admirable loyauté de leur conduite, ils amenèrent enfin les protestants à honorer leurs nobles vertus.

Puis, page 52 du livre classique français où je puise mes citations, je trouve à signaler ce qui suit:

> Nous excitons l'étonnement de tous les étrangers, qui ne peuvent s'expliquer l'existence en Canada d'un peuple distinct de ceux qui habitent l'Amérique du Nord; comment une soixantaine de mille pauvres colons français, abandonnés, il n'y a pas encore un siècle, sur les bords du Saint-Laurent, ont pu, sous l'étreinte de la conquête, former un peuple nombreux et fort, avec sa religion, sa langue et ses lois.
>
> Les Canadiens français sont réellement une nation. Quand on voit une population de près d'un million d'âmes se lever comme un seul homme pour répondre à l'appel de son nom, parlant la même langue, proclamant la même foi; quant on la voit tenir par le cœur aux institutions, et aux lois que lui ont léguées ses ancêtres, travailler courageusement à exploiter le sol qu'ils ont acquis au prix de leur sang, qu'ils ont arrosé et fertilisé de leurs sueurs. . . . . Un développement aussi prodigieux à travers tant de vicissitudes et en présence de tant de difficultés, est bien réellement le cachet de l'œuvre de Dieu. . . . . Oui, nous le répétons avec bonheur pour le passé et confiance dans l'avenir: nous, Canadiens, nous, les descendants de ces nobles familles qui ont donné des martyrs à l'Eglise et des héros à notre bien-aimée patrie, nous sommes aujourd'hui une nation. La terre que le sang de ces martyrs a purifiée et sanctifiée, le sol que la valeur de ces héros a si légitimement conquis, défendu et conservé avec tant de sacrifices, est notre patrie.

Ce que je tiens à démontrer, monsieur l'Orateur, c'est qu'il faudra renoncer à tout espoir de réaliser l'unité nationale en ce pays tant qu'il s'y trouvera une province où l'on enseigne aux enfants à considérer les habitants de cette province comme une nation distincte et séparée du reste de la population du Canada.

On me blâmera, je suppose, de soulever la question de cette façon. Mais, pour être francs vis-à-vis les uns des autres et pour travailler au plus grand essor possible du Canada, il nous faut regarder la situation bien en face. Tant qu'on enseignera aux enfants de la province de Québec qu'ils appartiennent à une nation distincte dans les limites du Canada, nous ne pouvons espérer aucune unité nationale. Je trouve la même chose à une autre page où je lis ce passage:

> L'immigration étrangère parmi nous et l'expatriation des nôtres aux Etats-Unis rendaient cette société nécessaire pour affermir les Canadiens français dans leur patriotisme, et resserrer les liens de leurs nationalité.

Ainsi, on enseigne à la jeunesse de la province de Québec qu'en dehors de cette province le Canada n'existe pas pour eux. Dans ces conditions nous ne pouvons pas nous attendre que les enfants de cette province comprennent ceux des autres provinces.

Ce n'est pas tout. Je me suis donné la peine de consulter les livres d'école allemands de cette province. On enseigne "Die Wacht am Rhein". Et c'est une leçon importante. Tous les livres d'école de cette province montrent la même tendance prononcée à faire admirer aux enfants tout ce qui est allemand au lieu de leur enseigner les devoirs du citoyen canadien.

La situation dans les province de l'Ouest est sérieuse. J'ai ici un diagramme indiquant les emplacements des diverses nationalités, autrichienne, canadienne française, allemande, russe et scandinave. Dans la Saskatchewan, 327,000 habitants ne parlent pas l'anglais. Sur ce nombre, 32,342 sont des Français; les autres sont des Allemands, des Russes et des Scandinaves. Je suggérerais ce diagramme comme couverture du hansard; le rapport officiel serait alors beaucoup plus intéressant que maintenant.

Tant que la population de ces provinces sera partagée entre toutes ces nationalités, tant que nous ne prendrons pas des mesures rigoureuses, tant que le Gouvernement fédéral n'aura pas la haute main dans les affaires de l'enseignement public, nous ne ferons jamais du Canada ce qu'il doit être.

Je veux parler d'une autre chose qui intéresse le Gouvernement et le Parlement. S'il faut en croire un sénateur digne de foi, il se trouve, à Montréal, cinq mille en-

fants pour l'instruction desquels rien n'a été prévu. Ces enfants ne sont ni catholiques ni protestants.. Le comité protestant et le comité catholique n'ont pas d'argent pour leur instruction et tous deux refusent de prendre la responsabilité. Le Gouvernement peut-il voir d'un œil indifférent que cinq mille enfants dans la ville de Montréal grandissent sans instruction, qu'on ne fasse rien pour leur éducation, qu'on ne vote aucun crédit, qu'il n'y ait aucune école que puissent fréquenter ces enfants? Quelle chance ont-ils? Cette formation est très sérieuse pour eux, et cependant elle est beaucoup plus grave pour l'Etat. Un pays démocratique, pour prospérer, ne doit pas compter d'illetrés dans sa population.

Je ne parle pas dans le seul but de critiquer. Je veux vous dire ce que nous devrions faire. Le Parlement devrait suivre l'exemple du congrès des Etats-Unis. Là, l'instruction publique est entre les mains des Etats comme ici entre celles des province. Mais, aux Etats-Unis, on a cru nécessaire de créer un bureau national d'éducation.

Un bill, connu sous le nom de Smith Bill affecte annuellement 100 millions du trésor fédéral à l'amélioration et l'encouragement de l'éducation. On se propose de dépenser tous les ans 7 millions et demi pour combattre l'ignorance; 7 millions et demi pour la nationalisation des étrangers; 50 millions pour mettre sur une même base les avantages de l'éducation dans les divers états; 20 millions pour coopérer avec les états à l'avancement de l'éducation physique et de l'hygiène et pour fins d'amusements, et enfin diverses autres sommes à d'autres fins, soit en tout 100 millions.

Si la grande république a trouvé bon d'ajouter aux forts crédits des Etats pour l'enseignement, ne devons-nous pas agir de même au Canada? N'avons-nous pas les mêmes problèmes qu'aux Etats-Unis? N'avons-nous pas à lutter contre beaucoup d'ignorance qu'il faut faire disparaître, ou du moins corriger en partie? N'est-il pas temps de nationaliser les sujets étrangers au Canada en consacrant à cette fin l'argent nécessaire? Il existe au pays six cents mille habitants d'origine étrangère qu'il faudrait convertir en bons citoyens canadiens.

Cela constitue, purement et simplement, un travail d'éducation. A ce qu'on peut voir les provinces ne sont pas en mesure d'y suffire; elles ne consentent même pas à le tenter. En tout cas, elles n'ont pu remédier à cet état de choses par le passé, et je ne vois pas bien pour quelle raison nous devrions croire qu'elles y réussiront mieux dans un avenir rapproché. Pour ce qui regarde particulièrement les provinces de l'Ouest je suis d'avis qu'elles seraient très heureuses de voir le Parlement adopter ce bill et voter les crédits nécessaires pour faire, sans tarder, des vrais Canadiens de leurs habitants et hâter la disparition de tous les illettrés.

Je ne vois pas pourquoi ce Gouvernement ne devrait pas s'évertuer à déterminer la cause de l'ignorance pour y appliquer ensuite le remède efficace dans chaque cas, que ce soit au Nouveau-Brunswick, en Québec, en Ontario, en Saskatchewan ou en Colombie-Anglaise. On trouverait, je pense, que dans chacune de ces provinces l'ignorance provient de causes différentes, et chaque province aurait besoin d'un remède particulier. J'affirme que le devoir de ce Parlement est d'enrayer cette ignorance et de nous donner un électorat instruit, capable d'acquérir les idées que comporte le titre de citoyen canadien et devenir ainsi de bons Canadiens.

Je veux signaler également à l'attention de la Chambre que sous le régime de la commission fédérale de l'Instruction nous devrions avoir des livres uniformes, du moins pour ce qui regarde la lecture et l'histoire; et je veux faire bien comprendre à mes honorables collègues de la gauche que lorsque je réclame l'uniformité des livres d'histoire j'entends que les histoires étudiées dans chaque province doivent donner une importance prépondérante au rôle joué par cette province dans les premiers temps de notre histoire. Cette histoire des premiers temps du Canada est un des chapitres les plus beaux et les plus héroïques dans l'histoire du monde; malheureusement nos enfants ne la connaissent pas. On leur en donne quelques bribes—peut-être un aspect de la question;—mais on n'a jamais écrit pour les garçons et les filles du Canada, pour les écoles canadiennes, une histoire qui réponde à ce besoin. Si dans tout ceci, le Gouvernement fédéral ne faisait que produire une histoire qui donnât à tous nos enfants une véritable connaissance des premiers gestes canadiens et de notre développement depuis l'époque de Champlain, cet acte tout seul serait un monument à la mémoire de quiconque l'aurait accompli.

L'hon. M. BELAND: Il n'est pas une seule école dans la province de Québec où l'on

n'enseigne pas l'histoire des pionniers canadiens.

M. HOCKEN: Je suis bien prêt à croire que cet aspect de notre histoire est enseigné dans la province de Québec; mais je me demande si on y enseigne l'autre aspect de notre histoire.

M. VIEN: Un autre aspect de notre histoire enseigné dans les écoles de Québec, c'est qu'en 1776 nos évêques ont sauvé ce pays à l'empire britannique.

M. HOCKEN: Voilà une vielle tradition qui n'est pas très solidement établie. Je suis prêt à admettre que les évêques ont empêché le Canada de prendre part à la révolution; mais ils y ont mis leur prix. Si l'honorable député veut nous faire croire qu'ils ont fait ce geste par pur amour de la mère patrie, il fait certainement erreur. Ils ont fait cela, parce qu'ils ont profité de l'occasion pour obtenir en faveur de leur hiérarchie et de leurs institutions des concessions qu'ils n'auraient jamais pu obtenir autrement.

M. VIEN: Est-ce là le genre d'histoire que l'honorable député voudrait voir dans les livres uniformes à l'usage de nos écoles? Dans ce cas, nous sommes suffisamment éclairés.

M. HOCKEN: Je ne voudrais pas y mettre cela; une question qui fait naître tant de controverse peut très bien être supprimée de n'importe quel livre d'histoire. Mais il est bien des choses touchant le développement de la puissance britannique en ce pays que les gens de Québec ne comprennent pas, parce qu'on ne leur en a jamais parlé. On étale suffisamment le rôle joué dans notre histoire par cette province; mais il faudrait donner son importance également à la croissance de l'autorité britannique au Canada. On devrait faire comprenordre à cette population ce que cela signifie d'être un citoyen de l'empire britannique et un sujet du roi.

M. POWER: Est-ce que l'honorable député connaît autant d'hommes de la droite qui parlent les deux langues qu'il s'en trouve du côté opposé de la Chambre?

M. HOCKEN: Je veux faire comprendre à l'honorable député que tous les députés de la droite ont étudié le français; mais qu'ils puissent parler en français avec autant de facilité que les députés français mettent à se servir de la langue anglaise. . . .

M. POWER: Pardon. Je ne suis pas Canadien français; je suis né et j'ai été élevé dans la province de Québec; je suis Irlandais et je suis fier d'être Québecois.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, je cherche à justifier mon attitude. Je comprends aisément que la population de la province de Québec parle plus facilement l'anglais que la population d'Ontario ne parle le français. Dans l'Ontario, tout enfant qui fréquente les écoles secondaires étudie le français—c'est ce que firent mes propres enfants. Tous les enfants qui passent plus de quatre ou de cinq degrés des écoles publiques, étudient le français et quelques-uns d'entre eux se familiarisent avec cette langue assez, du moins, pour être en état d'affronter les examens quelque peu difficiles des académies, des collèges et des universités.

Mais après avoir appris le français, ils n'ont plus l'occasion de s'en servir, dans notre province même. Par contre, mes amis de langue française ont pleine occasion de conserver l'anglais qu'ils ont appris; ils parlent français à la maison, et anglais dans leurs affaires.

M. BUREAU: Autant. Nous parlons français en affaires.

M. HOCKEN: Dans toutes les grandes villes, ils doivent certainement parler anglais, s'ils veulent se tirer d'affaires convenablement.

M. POWER (en français): Je parle le français et l'anglais, et je suis fier de parler les deux langues.

M. l'ORATEUR: Silence!

M. HOCKEN: Il n'y a pas de quoi s'irriter. J'essaie d'expliquer qu'il y a autour de moi des députés qui ont suivi des cours complets de français et qui ne peuvent pas, aujourd'hui, suivre un débat fait en français, pour la raison même que j'ai indiquée. Si mes honorables amis se trouvaient vis-à-vis de l'anglais dans la position même où nous sommes à l'endroit du français, ils ne sauraient pas mieux l'anglais que nous le français. Mais je ne puis comprendre pourquoi nous ne pourrions pas avoir des manuels d'histoire qui feraient ressortir, ainsi qu'il convient de le faire, toutes les périodes de l'histoire du Canada. Pourquoi n'aurions-nous pas des livres de lecture contenant des récits de nature à perfectionner notre esprit national britannique? Les manuels dont on se sert dans les écoles d'Ontario, ne me plaisent qu'à demi. Je crois que la province n'a pas fait assez sous ce rapport. Je tiens à louer le père du

député de Victoria (sir Sam Hughes) le docteur James L. Hughes, qui, lorsqu'il était inspecteur en chef des écoles de Toronto, enseignait le patriotisme, dans ces institutions. L'une des raisons de l'enrôlement remarquable qu'on a noté dans Toronto, devait être attribuée au travail accompli par le docteur Hughes durant vingt ans.

L'hon. sir SAM HUGHES : Quarante ans.

M. HOCKEN: Il y a un collège, à Toronto, à peu de distance de ma demeure. Dimanche soir, j'ai pris la peine de m'enquérir auprès du principal de cette maison d'instruction, du nombre de ses élèves qui s'étaient rendus outre-mer. Cinq cents élèves de cette institution se sont rendus au front. Les corps de soixante-huit d'entre eux reposent dans la terre de France. Le principal de cette institution est le colonel Hagarty, l'un des bons loyalistes de notre ville. Tous ces soldats ont suivi les cours des écoles publiques de notre ville et subirent la direction de l'inspecteur en chef, le docteur James Hughes; or, si les manuels scolaires avaient joué leur rôle aussi bien que l'inspecteur a rempli le sien, on n'aurait donc rien à regretter, dans l'Ontario.

Je crois que ce Gouvernement se propose d'aider à l'enseignement. C'est une institution qui réclame une étude plus approfondie que celle que le gouvernement en a faite. Toronto a dépensé plus de 2 millions pour une école technique et il n'a pas encore reçu le moindre secours du gouvernement fédéral ou des autorités provinciales. Le gouvernement fédéral aurait dû l'aider, et c'est ce qu'il devrait faire à l'endroit de toute ville qui voudrait ériger et installer une école technique de premier ordre, pour le perfectionnement du commerce et des industries du pays. C'est une partie du travail que doit exécuter le bureau d'éducation projeté et qui produira les résultats les plus avantageux, je le crois.

J'ai une autre observation à faire. Le Gouvernement, sous la direction d'un bureau d'éducation semblable à celui dont je n'ai donné que les grandes lignes, pourrait se faire voter un crédit annuel d'un million qui serait divisé en bourses qu'on accorderait aux éleves, non pas des collèges, mais des écoles primaires. On pourrait conduire 2,000 ou 3,000 élèves—ceux qui auraient gagné des bourses—dans les différentes parties du pays. Je ferais visiter à, disons, 2,000 ou 3,000 élèves de la province de Québec, tout l'Ontario et les provinces des prairies, jusqu'au littoral du Pacifique, ils reviendraient mieux préparés à reprendre leurs études qu'ils ne l'étaient avant de faire ce voyage.

Ils seraient mieux renseignés sur la province d'Ontario et sur celles des prairies qu'ils ne le seront jamais sans une visite semblable, et leur faire visiter ainsi ces régions du Canada implique une dépense que, dans la plupart des cas, les parents ne peuvent pas encourir. Je prendrais les élèves d'Ontario et je les enverrais dans la province de Québec, dans les Provinces maritimes et dans l'ouest du Canada. Je ferais visiter à 2,000 ou 3,000 élèves des écoles de chaque province le reste du Canada, et cela chaque année.

De cette façon au bout de dix ou quinze ans, nous arriverions à un point où il ne serait pas facile de dire que les provinces ne se comprennent pas entre elles. Nous entendons souvent dire que les gens d'Ontario ne comprennent pas la population de Québec. Je crois qu'ils comprennent bien mieux la Québec que les gens de Québec ne comprennent l'Ontario.

M. VIEN: Nous avons essayé quelque chose dans ce genre avec des adultes, quand nous avons entrepris la campagne de Bonne Entente, et cela a eu pour résultat la formation du comité de publicité unioniste et le comité de publicité des citoyens, à Toronto.

M. BUREAU: C'était une ruse politique.

M. HOCKEN: La guerre a mis fin à cette campagne. Je ne tiens pas à élaborer la question. Ceux qui avaient eu l'initiative de la chose dans l'Ontario avant la guerre n'ont pas essayé de continuer une fois la guerre déclarée.

M. VIEN: Je demande pardon...

M. l'ORATEUR suppléant: A l'ordre.

M. VIEN: Je veux faire remarquer...

M. l'ORATEUR suppléant: A l'ordre. Je dois rappeler à l'honorable député que la Chambre n'est pas en comité et que l'honorable député peut poser une question, seulement avec la permission de l'honorable député qu'il interpelle. Il n'a pas le droit de discuter.

M. VIEN: Je voulais poser une question à l'honorable député et le corriger sur le fait que la campagne de Bonne Entente...

M. l'ORATEUR suppléant: A l'ordre. Ceci n'est pas une question. L'honorable député ne se conforme pas au réglement.

M. VIEN: Je donnerai à ma remarque la forme d'une question. L'honorable dé-

puté ne sait-il pas que la campagne de Bonne Entente a été organisée en 1915, c'est-à-dire un an après la déclaration de la guerre?

M. HOCKEN: Elle n'a pas duré longtemps, n'est-ce pas? L'honorable député en connaît les raisons aussi bien que moi et je crois qu'il n'est pas nécessaire que je les indique. Ce que je propose sera, j'en suis sur, d'un grand avantage pour le Canada, si nous avons vraiment un désir de créer un sentiment d'union nationale. Je sais, ainsi que je l'ai dit au cours de la dernière session, que le Canadien français est virtuellement aussi bon citoyen que n'importe qui. Beaucoup ne le sont pas seulement virtuellement, mais réellement, et s'il y en a qui ne sont que virtuellement de très bons citoyens, cela est dû à ce qu'ils n'ont pas eu leur intelligence développée par l'instruction, et c'est tout ce qui leur manque pour en faire de bons citoyens. Je suis un de ceux qui voudraient aider à atteindre ce but très recommandable.

Donc, monsieur l'Orateur, je prétends que dans un pays démocratique comme le Canada, l'instruction devrait être mise à la portée de tous nos jeunes gens, garçons et filles, qui ont un peu d'ambition. La stabilité de nos institutions dépend de l'instruction de nos gens. Ils gouvernent la nation. Le Gouvernement sera ce qu'ils le feront. Par conséquent il est excessivement important que tous soient instruits. Il n'y a pas de plus grand danger pour la démocratie qu'une population illettrée. A moins que les gens, par leur scrutin, déterminent le genre de gouvernement que nous devons avoir, ne sachent lire et écrire, à moins que leur pouvoir de raisonnement n'ait été développé par l'instruction, ils deviennent une proie facile aux mains des démagogues et des faiseurs. Il faut qu'ils sachent lire afin de se former un jugement sur les questions publiques, et plus ils sont instruits plus ils sont en état d'accomplir leurs devoirs de citoyens. La Providence nous a gratifiés de merveilleuses ressources matérielles; c'est à nous de cultiver la mentalité des pauvres pour les rendre ambitieux et entreprenants, en leur exposant un but élevé qu'il vaille la peine de travailler pour atteindre. Si nous ne faisons pas cela, nous ne réussirons à rien, car ces paroles de Goldsmith s'appliquent encore de nos jours:

Ill fares the land, to hastening ills a prey
Where wealth accumulates and men decay.
A breath can make them as a breath has made.
Princes and lords may flourish or may fade;
But a bold peasantry, a country's pride
When once destroyed can never be supplied.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Nous allons prendre les crédits supplémentaires pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1919, et si le comité les adopte ce soir, on pourra discuter n'importe quel article sur les crédits généraux. Nous voudrions en finir afin de pouvoir les faire sanctionner par le Gouverneur général.

Frais de gestion.—Impression des billets du Dominion—Crédit supplémentaire	$ 30,000
Aide aux écritures et autres services en rapport avec le transport et l'enregistrement des emprunts de guerre, etc.	170,000
Total	$200,000

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer le 2e item?

L'hon. M. REID: C'est le ministre des Finances qui en est chargé et il est parti chez lui. Il donnera l'explication voulue une autre fois.

Administration centrale—Département de la Justice, y compris l'allocation aux pénitenciers, les dépenses imprévues, $5,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Sans vouloir retarder l'adoption des crédits, je désire appeler l'attention du ministre de la Justice intérimaire (M. Meighen) sur une question signalée, cet été, au public par les journaux et se rattachant à l'administration de la justice. Le 8 juin dernier, le "Globe", de Toronto a publié à la page 13 de son numéro l'étonnante nouvelle suivante avec l'entête que voici:

Une jeune fille se revêt des habits d'hommes. Condamnation outrée soulève une tempête de protestations. Deux années en prison! Dans son désir d'aider le pays, elle enfreint quelque vieille loi.

Puis vient la dépêche:

Kingston, 7 juin.—Parce qu'elle s'est fait passer pour homme, coupé les cheveux à la militaire et est allée même jusqu'à revêtir des vêtements d'homme, afin de participer dans un concours de flottage de bûches pour la compagnie de pulpe de la baie des Chaleurs, à Restigouche "Vénus" côté de Rimouski, (Québec) âgée de vingt-trois ans, est maintenant prisonnière dans le quartier des femmes au pénitencier ici, ayant été condamnée à deux ans pour ce crime affreux. Cette fille a été amenée ici vêtue comme un homme, et les autorités du pénitencier.....

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je regrette d'avoir à rappeler l'honorable député au règlement pour une double raison: d'abord, ses observations ne se rattachent pas au crédit en délibération qui n'est qu'une somme

de 5,000 piastres affectée aux frais imprévus des pénitenciers, et en outre, il devance la discussion d'une motion qui figure déjà au Feuilleton.

L'hon. M. LEMIEUX: Je m'incline, monsieur le président, mais je vous ferai observer qu'en toute probabilité la motion que j'ai inscrite au Feuilleton ne viendra pas en discussion au cours de la session et j'ai pensé que ce serait le moment voulu pour appeler l'attention du ministre de la Justice sur la question.

L'hon. M. REID: Le suppléant du ministre de la Justice est absent. Quand nous aborderons l'étude des crédits du ministère de la Justice, l'honorable député pourrait, de l'agrément de la Chambre, ramener la question sur le tapis.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est parfait.

Département de l'Immigration et de la Colonisation.—Crédit de $1,000 au sous-ministre de l'Intérieur, à titre de rémunération supplémentaire, lorsqu'il a fait fonction de sous-ministre de l'Immigration et de la Colonisation durant l'exercice 1918, $1,000.

L'hon. M. FEILDING: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer le but de ce crédit?

L'hon. M. CALDER: Lors de la création du ministère de l'Immigration et de la Colonisation, en octobre 1917, je crois, M. Cory, le sous-ministre de l'Intérieur fut nommé sous-ministre du nouveau département. Lorsque les crédits pour l'exercice 1918 vinrent en délibération, un crédit de 5,000 piastres fut voté pour un sous-ministre, mais il n'a jamais été nommé. Le comité se rend compte de la situation qui existait, l'an dernier, en matière d'immigration; et au lieu de nommer un nouveau sous-ministre pour ce service, j'ai jugé préférable de maintenir M. Cory dans ses fonctions de sous-ministre, et en conséquence il a exercé ces fonctions à ce titre, d'octobre 1917 jusqu'à la fin du dernier exercice et il les exerce encore.

L'hon. M. LEMIEUX: On veut sans doute le mettre sur un pied d'égalité avec les autres sous-ministres?

L'hon. M. CALDER: Non, parce que, durant cette période, d'autres sous-ministres n'ont reçu que 5,000 piastres.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais cette année ils reçoivent 6,000 piastres.

L'hon. M. CALDER: Oui. Encore que le département n'ait pas été actif, l'an dernier, en matière d'immigration réelle, nous avons fait un important travail de réorganisation dans le département, surtout pour le Canada et les Etats-Unis. Tout le service en Canada a été réorganisé et M. Cory a consacré beaucoup de temps et de labeur à l'œuvre accomplie au cours de l'année dernière. Quand le budget principal du ministère viendra en délibération devant le comité, je serai en mesure de donner de plus amples détails sur cette œuvre de réorganisation. J'ai pensé que M. Cory, ayant été nommé sous-ministre suppléant et ayant consacré beaucoup de temps et de travail au département durant l'année, il était juste de lui accorder quelque rémunération.

L'hon. M. FIELDING: Le monsieur en question est un excellent fonctionnaire, et si je fais quelques observations sur ce crédit, c'est tout simplement à cause du principe en jeu ici, et non pas que je veuille critiquer M. CORY. Il est sous-ministre.

L'an dernier, d'autres honorables ministres, à part une ou deux exception, recevaient $5,000. A-t-on l'intention de payer avec ce crédit $1,000 à M. Cory pour l'année dernière?

L'hon. M. CALDER: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Le principe de payer à un sous-ministre un travail supplémentaire est mauvais, et je demanderai certainement au ministre de prendre la chose en très sérieuse considération. Un sous-ministre est supposé consacrer tout son temps au service du pays, et s'il donne une partie de son temps d'un département à un autre, est-ce une raison pour qu'il reçoive un paiement supplémentaire? J'ai fait, comme ministre, l'intérim d'une douzaine de départements à différentes époques, et chacun des ministres qui siègent actuellement sur les basses ministériels fait l'intérim pour quelque département autre que le sien, mais leur paiera-t-on un traitement supplémentaire parce qu'ils remplacent des collègues absents? Le principe est mauvais et dangereux. Je ne m'oppose pas à ce qu'un traitement quelconque soit donné à M. Cory comme sous-ministre. Je suis très content que les sous-ministres reçoivent un traitement de $6,000; j'approuve la mesure. Mais l'idée de payer un fonctionnaire quelconque du service public pour un travail supplémentaire est suivant moi un principe mauvais et dangereux. L'exemple de ce cas occasionnera des difficultés au ministre. Je répète que je n'ai aucune objection contre M. Cory. C'est un excellent fonctionnaire, et je serais heureux

de lui voir obtenir les meilleures conditions accordées aux sous-ministres de rang égal; c'est le principe qui ne me plaît pas.

L'hon. M. CALDER: J'admets parfaitement ce qu'a dit mon honorable ami sur le principe en question. On devrait l'appliquer avec une très grande discrétion. J'ai hésité longtemps, pour la raison même qu'a donnée l'honorable député, à demander au Gouvernement d'inscrire ce crédit au budget, mais la situation était en peu de mots celle-ci: Si j'avais profité du crédit de $5,000 adopté au budget de l'an dernier pour un sous-ministre, je suppose qu'il n'y aurait pas eu la moindre objection. Au lieu d'agir ainsi, j'ai essayé d'économiser de l'argent au pays. J'espérais avoir épargné par cette méthode une somme de $4,000. Il est vrai que les services de tout fonctionnaire de l'administration peuvent être requis quand ils sont disponibles, mais dans les circonstances qui existaient, je ne pense pas qu'il serait juste de demander à un sous-ministre qui a déjà son travail à faire et qui pourrait avoir du temps à sa disposition, de venir à mon département et chez moi, des soirées après les autres, et de passer des heures et des heures à un travail qui n'était pas le sien. Parce que je n'ai pas profité du crédit voté l'an dernier et que j'ai cru bon dans les circonstances d'essayer d'épargner $4,000, je suis critiqué sévèrement. J'admets que le principe devrait être défendu de toute façon mais il peut se présenter des occasions qui justifieraient le Gouvernement de faire exactement ce que je propose dans ce cas.

L'hon. M. FIELDING: Dans le cas d'employés d'un rang inférieur qui reçoivent de petits traitements, on peut faire des concessions pour des circonstances qui permettent de leur payer une somme additionnelle, mais alors même je voudrais que ce soit inscrit dans un crédit ordinaire pour le salaire. Quant aux fonctionnaires qui reçoivent un traitement généreux, qu'il s'agisse d'un juge ou de tout autre fonctionnaire—et je voudrais que tous les hauts fonctionnaires soient généreusement payés —ils doivent tout leur temps de travail à l'administration publique, et pour tous les services qu'ils peuvent rendre au public, ils ont déjà été payés et ils ne devraient pas recevoir une allocation supplémentaire. Nous pourrons avoir à signaler beaucoup d'exemples de ce genre à mesure que nous examinerons le budget, parce que c'est un mauvais principe de payer un employé à deux ou trois endroits différents. Je pose le principe et le ministre l'admettra, qu'un homme qui reçoit $4,000 ou $5,000, ce qui est un bon traitement, pas trop élevé—je ne suis pas en faveur des petits traitements— doit tout son temps au service public et tout le temps qu'il peut donner au service public a déjà été payé et il n'a pas droit à un paiement supplémentaire pour un travail supplémentaire.

M. JACOBS: L'honorable député pense-t-il que ce fonctionnaire est obligé d'aller tous les soirs à la maison du ministre et y travailler pendant des heures sans rien recevoir d'extra?

L'hon. M. FIELDING: Certainement, à moins que la coutume soit changée. Tous les sous-ministres le font. Je parle d'après mon expérience, et j'ose dire qu'aujourd'hui chaque ministre est obligé de faire venir son sous-ministre pour travailler très souvent le soir à sa maison.

M. CLARK (Red-Deer): Le principe de travailler jour et nuit pour le service public est très mauvais dans tous les cas. Il n'y a pas besoin d'être médecin pour faire remarquer au ministre que si son sous-ministre travaille la nuit comme le jour, son efficacité le jour s'en ressentira et vous n'obtiendrez pas de lui le travail que vous pourriez avoir autrement.

Mais où le ministre va-t-il se procurer l'argent pour faire ces largesses? Si j'ai bien compris, le Gouvernement éprouve des difficultés pour obtenir de l'argent. C'est ce que les ministres nous disent depuis le commencement de la session. Cependant, on demande au Parlement de voter des suppléments ici et là. C'est le moment de s'inquiéter de trouver quelques centaines de millions de dollars.

Notre programme de construction maritime absorbera 30 millions et les traitements exigeront des milliers de dollars. Si nous continuons de ce train-là où allons-nous aboutir? Je ne veux pas anticiper sur le débat du budget, mais je veux avoir l'assurance qu'il y a des perspectives que ces crédits seront appliqués. Je désire revenir sur la question qu'à soulevée si à propos l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), à savoir qu'un sous-ministre doit consacrer tout son temps au service de l'Etat pour le traitement qu'il touche; si le traitement n'est pas raisonnable qu'on l'augmente. Quant aux suppléments que l'on nous demande de voter pour le compte d'un autre département, c'est une méthode singulière d'administrer les affaires publiques. Cet

accroissement des dépenses est de nature à conduire le pays à la faillite.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) n'a pas saisi, je le crains fort, le sens de mes observations. Il a dans l'idée que nous avons l'intention de faire de nouvelles dépenses au lieu d'épargner les deniers publics. En réalité, je l'ai déclaré tout à l'heure, nous avons fait voter une somme de 5,000 piastres l'année dernière pour le traitement d'un sous-ministre. J'étais donc autorisé à nommer un sous-ministre au traitement de 5,000 piastres, et si je l'avais fait, je suppose que personne n'aurait fait la moindre observation.

Je me suis alarmé, toutefois, de l'augmentation des dépenses publiques et j'ai essayé d'épargner 4,000 piastres. Or, à l'heure qu'il est je reçois des reproches cinglants à ce sujet. J'approuve entièrement l'attitude qu'a prise l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), le principe est vicieux; il s'agit d'une coutume qui ne peut être suivie que dans des circonstances absolument particulières. J'ai exposé au Parlement les circonstances exceptionnelles dans lesquelles je me suis trouvé. Je n'ai rien à ajouter à ce sujet. Libre à la Chambre d'approuver ou de rejeter ce crédit.

En face des circonstances qui ont accompagné la création de ce nouveau département, j'avais le droit de retarder la nomination du sous-ministre. Le département a été créé d'une façon régulière; j'ai été choisi pour diriger le nouveau ministère et j'avais le droit absolu de nommer un sous-ministre. Si je ne l'ai pas fait, c'est par raison d'économie.

Je suis aussi d'avis que tout fonctionnaire doit se consacrer entièrement au service de l'Etat; je ne trouverais pas juste, toutefois, que l'on oblige un employé à exécuter des fonctions dans un autre département que le sien sans le rémunérer.

M. PROULX: Ce nouveau département n'est qu'une division du ministère de l'Intérieur.

L'hon. M. CALDER: Pas du tout.

M. PROULX: Le ministère de l'Intérieur assurait le service que fait aujourd'hui celui de l'Immigration et de la Colonisation.

L'hon. M. CALDER: C'est exact.

M. PROULX: Cette tâche se résume à peu de chose, si mes renseignements sont exacts. Il n'y a pas eu d'immigration pendant la durée de la guerre. Pour moi, ce fonctionnaire n'a guère été obligé d'accomplir une tâche plus lourde qu'auparavant depuis la création du nouveau département.

L'hon. M. CALDER: Au cours de la dernière année, M. Cory, le sous-ministre intérimaire, a consacré plus de temps à l'administration des affaires du nouveau département qu'il ne l'a fait au cours des sept ou huit dernières années à l'époque où l'immigration battait son plein. Au commencement de l'année, j'ai entrepris de réorganiser le département d'Immigration tant aux Etats-Unis qu'au Canada et également en Grande-Bretagne. Cette réorganisation a exigé passablement de temps et d'étude et c'est à ces fins que j'ai utilisé les services de M. Cory. Il a consacré bien plus de temps à ce département, l'année dernière, qu'à l'époque où l'immigration était active.

M. VIEN: C'est probablement à cause de ce surcroît de travail que le sous-ministre a oublié certains comptes du département d'Immigration et ne les a pas vérifiés en détail quand ils lui ont été soumis. Voilà peut-être l'explication du fait que l'on a acheté un panier à papier au prix de 32 piastres.

Si la nomination du sous-ministre de l'Intérieur au poste de sous-ministre du département de l'immigration, fait épargner un traitement de 4,000 piastres au pays, une bonne partie de cette somme a été gaspillée par suite du surcroît de travail qu'a accompli le sous-ministre et l'a empêché de vérifier sérieusement les comptes qu'on lui a remis entre les mains.

L'hon. M. CALDER: J'en doute fort, nous aurons probablement l'occasion de discuter la question de ce compte lorsque nous aborderons l'étude de mes crédits. J'aurai l'occasion un peu plus tard de fournir certains renseignements à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING: Si M. Cory a consacré autant de temps que cela à ses fonctions de sous-ministre de l'Immigration, il doit avoir négligé ses devoirs de sous-ministre de l'Intérieur?

M. JACOBS: A ce que je comprends, le sous-ministre de l'Immigration faisait aussi, l'année dernière, les fonctions de sous-ministre de l'Intérieur. N'a-t-on pas cette année voté une somme de 5,000 piastres pour le sous-ministre de l'Immigration? La loi sur l'immigration a, si je ne me trompe, prévu la nomination d'un sous-ministre, et il y aura, je suppose, une somme de 5,000

piastres au budget pour ses services cette année.

L'hon. M. CALDER: 6,000 piastres.

M. JACOBS: Ce travail était fait, l'année dernière, par M. Cory, en même temps qu'il en faisait un autre au ministère de l'Intérieur; le tout coûtait au Gouvernement 6,000 piastres—5,000 piastres, plus 1,000 piastres. Il assistait le ministre, travaillant tous les soirs avec lui à créer ce nouveau ministère.

L'hon. M. CALDER: C'est vrai.

M. JACOBS: J'estime que M. Cory devrait avoir 5,000 piastres, au lieu de 1,000 piastres.

M. McCREA: Le ministre a, si je ne me trompe, l'intention de faire donner à son assistant une augmentation de traitement. Quand on a un personnel sur qui l'on peut se fier, il est maladroit de ne pas le rétribuer convenablement. Le cabinet dépense peut-être à autre chose des deniers que l'on pourrait, sans nuire à personne, distribuer parmi les fonctionnaires qui le méritent. Que le chef d'un ministère vienne nous dire, comme l'a fait le ministre, qu'il a dans son personnel un homme capable, absolument digne de confiance et qui, non seulement a fait sa propre besogne, mais encore celle d'un autre service, et qu'il demande que l'on indemnise cet homme, ce serait le cas, je pense, d'accepter sa parole et de lui accorder ce qu'il demande.

L'hon. M. CALDER: Je veux être franc avec le comité: il n'est pas question d'un accroissement de salaire. Le point que soulève l'honorable député de Queen-et-Shelburne (l'hon. M. Fielding) est de grande imtance. J'ai beaucoup hésité à demander cette somme, à cause du précédent que la chose allait probablement établir et qui peut être embarrasserait le Gouvernement dans d'autres occasions. Il me semble pourtant qu'en tenant compte de toutes les circonstances, nous n'établirons pas un précédent dangereux. J'ai eu beaucoup d'hésitation à suggérer la chose, mais je crois néanmoins qu'elle est juste.

M. PROULX: Qui est le sous-ministre de l'Immigration?

L'hon. M. CALDER: C'est encore M. Cory qui en fait les fonctions provisoirement. Je n'ai personne en vue, mais il sera bientôt nommé quelqu'un.

Ministère des Chemins de fer et des Canaux.—Appointements, $2,250.

L'hon. M. LEMIEUX: La commission du service civil s'est-elle prononcée sur chacune de ces nominations?

L'hon. M. REID: Oui, et voici ce qui est arrivé: nous avons un service d'achats que dirige M. Lavoie. Un certain nombre des fonctionnaires qui appartiennent à ce personnel et faisant partie du service extérieur sont allés à Toronto. Ceux qui restent appartiennent à la division des Canaux et leurs appointements seront payés sur le crédit qui concerne les canaux.

Ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur.—Pour un emploi de commis dans la subdivision B de la 1ère division, le secrétaire particulier, $2,100.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est ce secrétaire particulier dont il est fait mention ici?

L'hon. M. REID: Le secrétaire du ministre des Douanes, M. Sifton, qui est aujourd'hui outre-mer avec son chef.

Ministère des Postes.—Dépenses imprévues, pour aide aux écritures ou autre, crédit supplémentaire, $10,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous aimerions que cet article nous fût expliqué.

L'hon. M. ROWELL: Il s'agit des appointements de certains employés temporaires que l'on avait engagés pour prendre la place de fonctionnaires civils enrôlés et servant outre-mer.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que les employés que l'on engage provisoirement pour un temps de presse sont désignés par la commission du service civil?

L'hon. M. ROWELL: La commission se prononce dans tous les cas d'appointements à payer.

M. COPP: Quelle est la somme que porte le budget régulier à l'égard de cet item?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas ce renseignement, qui se rapporterait aux crédits de l'année dernière, pendant qu'ici, c'est un crédit particulier, qui servira à payer les services de vingt-trois employés qui ont provisoirement pris la place de ceux qui s'étaient enrôlés et étaient passés outre-mer.

M. COPP: S'agit-il d'un supplément de salaire à ces vingt-trois employés?

L'hon. M. ROWELL: Non, ces personnes n'ont pas été employées pendant toute la durée de la guerre.

Divers employés permanents s'étant enrôlés volontairement ou en vertu de la loi du service militaire, on les a remplacés par d'autres, et le crédit demandé ici a pour objet le paiement des services rendus en différents temps de l'année.

L'hon. M. LEMIEUX: Un capitaine de la milice canadienne, aujourd'hui en Allemagne, et qui appartient à une branche du service extérieur des Postes, m'a écrit récemment qu'il avait reçu ses appointements et sa solde militaire, mais qu'il désire savoir si la gratification accordée aux employés du service civil, au Canada, s'appliquera également à ceux qui font du service outre-mer.

L'hon. M. MACLEAN: Non, il n'obtiendra pas cette gratification.

Commission du service civil.—Promotion d'un commis, et dépenses casuelles, $20,225.

L'hon. M. LEMIEUX: Advenant une vacance dans un bureau de poste de la campagne, la Commission du service civil doit-elle inviter des candidats à concourir pour la position si mal rétribuée de receveur de la poste?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne le pense pas.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle est la pratique suivie en pareil cas? J'ai reçu des circulaires me signalant, par exemple, une vacance survenue dans un bureau de poste de la Colombie-Anglaise, ou encore la nomination probable d'un ingénieur dans une certaine province, aux appointements de $1,000 ou $2,000. Je ne m'intéresse pas à ces nominations, il me semble qu'on éviterait un gaspillage d'argent en n'adressant ces circulaires que dans le district où la vacance est survenue.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami a parfaitement raison, par rapport à certaines positions; mais il en est d'autres au sujet desquelles il convient de publier des annonces dans tout le pays.

L'hon. M. LEMIEUX: Des positions techniques.

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Il est bon, toutefois, d'exercer à cet égard un certain discernement. Je serai heureux de signaler à la commission ce que vient de dire mon honorable ami.

Législation—Sénat—A l'Orateur du Sénat, $3,000 pour l'exercice financier de 1918-1919, pour frais de résidence et de service—somme supplémentaire requise, $1,845.

Chambre des communes—A l'Orateur de la Chambre des communes, $3,000 pour l'exercice financier de 1918-1919, pour frais de résidence et de service—somme supplémentaire requise, $750.

M. PROULX: Combien a-t-il été voté auparavant?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La différence entre $1,845 et $3,000.

M. PROULX: N'est-ce pas trop de $3,000?

L'hon. M. REID: Pas si l'on tient compte que l'Orateur doit louer une maison, engager des serviteurs et ainsi de suite. Quand il était logé dans l'édifice du Parlement, il n'avait pas à s'occuper de cela, parce qu'on lui fournissait un local et des domestiques.

M. PROULX: A part leur indemnité pour la session, les Orateurs touchent $4,000. Pourquoi loueraient-ils une maison? Ils peuvent pensionner à un hôtel, comme les autres membres de la Chambre.

L'hon. M. REID: Avant l'incendie de l'édifice du Parlement, c'était la coutume invariable de loger l'Orateur dans cet édifice, de lui fournir des domestiques, du combustible, et autres choses. Cette somme est tout simplement destinée à compenser la perte qu'il subit en étant obligé de s'établir au dehors.

M. PROULX: Je ne vois pas pourquoi le loyer d'une maison ou de chambres à l'hôtel coûterait $3,000. Quant à des domestiques, je ne vois pas qu'il en ait besoin. D'ailleurs, nous payons le secrétaire particulier qui est à son emploi. Je crois qu'il y a là trop d'extravagance.

M. l'ORATEUR: Je dois au comité quelques explications. Après l'incendie de l'édifice du Parlement, le Gouvernement demanda au colonel Smith, alors sergent d'armes, de faire un rapport sur ce qui, d'après lui, devrait être alloué à l'Orateur, à titre de frais de résidence. Il fit rapport qu'il considérait la résidence, l'ameublement, le chauffage, l'éclairage, le service, etc., fournis ci-devant à l'Orateur, comme valant beaucoup plus de $3,000 par année; mais qu'il ne pouvait recommander l'allocation d'une plus forte somme, pour la raison que le traitement de l'Orateur eût alors excédé celui d'un ministre, et qu'il ne le fallait pas. En se rangeant à son avis, le ministère a inscrit au budget un crédit pourvoyant au paiement d'un certain montant par jour: $15, je crois. La première année, cette allocation s'éleva à un peu plus de $3,000, et l'année dernière, à $2,500. L'automne dernier, il fut définitivement en-

tendu et décidé que l'on accorderait à l'Orateur de la Chambre des communes et à l'Orateur du Sénat, à titre de frais de résidence, une somme fixe de $3,000 par année.

L'item qui est soumis au comité est destiné à compléter cette somme pour l'exercice écoulé.

Le comité devrait savoir qu'au chiffre maintenant proposé de $3,000 par année, le pays économiserait une somme considérable sur ce que coûtait autrefois l'entretien du logement de l'Orateur. Je suis convaincu qu'il s'en manque de beaucoup, au point de vue des déboursés, que cette somme procure à l'Orateur un logement comme celui qu'il avait dans l'ancien Parlement.

Au sujet du traitement de l'Orateur, le comité a le droit de savoir que l'Orateur reçoit une plus faible somme, y compris ce crédit, que l'Orateur de n'importe quel autre dominion anglais. Celui de la Chambre des communes de la confédération sud-africaine reçoit un traitement presque double, les Orateurs de deux ou trois des Etats d'Australie, ayant dans quelques cas une population inférieure à un million, reçoivent plus que l'Orateur de la Chambre des communes du Canada. Je donne ces renseignement après avoir étudié la situation avec un certain soin.

Si l'on se rappelle ces faits, la somme que nous demandons maintenant ne paraît pas excessive. D'après mon expérience, j'aimerais mieux qu'on me fournisse un logement éclairé, chauffé et meublé, que de toucher un montant de $3,000 et de meubler une maison, ce que je tente de faire, afin d'être en état de remplir les devoirs de l'Orateur, indépendamment de ceux qu'il a à accomplir à la Chambre. Je puis affirmer à la députation que, étant donné la cherté actuelle de la vie, l'Orateur n'est aucunement indemnisé, comparativement à la situation qu'il occupait lorsqu'il était logé dans l'ancien Parlement. J'ose dire que la somme de $3,000, par année, qu'on lui donne pour tenir lieu du logement, ne représente pas la moitié, je dirai même le tiers, de ce que coûtait au pays l'entretien du logement de l'Orateur dans l'ancien édifice.

M. PROULX: Monsieur le Président, ceci me semble être une tentative indirecte pour faire augmenter le traitement de l'Orateur. J'aimerais beaucoup mieux que l'Etat paie le loyer réel d'un logement ou d'une maison. Je crois savoir que le Gouvernement lui meuble actuellement une maison. A la dernière session, il logeait dans un hôtel.

L'hon. M. CARVELL: L'Orateur paie à l'Etat le loyer de la maison qu'il occupe.

M. PROULX: Mais cet argent était pour le dernier exercice, il ne se s'applique pas à l'exercice en cours pendant lequel il habite la maison. S'il présentait un état de ce qu'il a à payer pour son logement, ce serait beaucoup plus satisfaisant que la demande d'un crédit général, lorsque nous ne savons pas s'il doit débourser ce montant-là.

M. JACOBS: Monsieur le Président, puis-je savoir s'il est question de loger l'Orateur dans le nouvel édifice, quand il sera achevé.

L'hon. M. CARVELL: Non; nous n'en avons pas l'intention.

M. JACOBS: Dans ce cas, nous renonçons à un usage ancien et traditionnel?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

Frais généraux.—Pour payer les listes électorales provinciales fournies après l'adoption de la loi des élections en temps de guerre, $7,000.

M. VIEN: Veuillez expliquer ce crédit.

L'hon. M. CARVELL: Aux termes de la loi, telle qu'elle existait avant 1917, les dépositaires légaux des listes électorales dans les diverses provinces préparaient leurs comptes et les transmettaient au greffier de la couronne en chancellerie. La loi des élections en temps de guerre, on s'en souvient, a été rendue en septembre 1917. La plupart sont dressées à l'automne, et plusieurs ont été transmises au greffier de la couronne en chancellerie. On a soutenu, je crois, que ces officiers ministériels ne savaient pas qu'il était inutile de dresser ces listes, et après beaucoup de réflexion, on a effectué un compromis en vertu duquel ceux qui les avaient dressées et transmises ont reçu une partie de la somme, et dans plusieurs cas la somme entière.

Ceux qui ne les avaient pas dressées—un avis leur a été adressé dès que le greffier s'est aperçu qu'elles arrivaient—n'ont rien reçu, il va sans dire.

L'hon. M. BELAND: L'argent est remis à un fonctionnaire provincial, j'imagine?

L'hon. M. CARVELL: Aux termes de l'ancienne loi, le dépositaire légal de la liste électorale devait dresser chaque année et transmettre au greffier de la couronne en chancellerie une liste semblable à celle qui se trouvait dans son bureau.

Le Gouvernement a payé tant par cent mots à ce fonctionnaire pour lui fournir cette liste.

M. VIEN: Il y a plus que cela. La nouvelle loi des élections ne dit pas, comme l'an-

cienne, que la liste électorale sera dressée par les secrétaires-trésoriers des municipalités, qu'elle sera envoyée au greffier du comté qui devra la transmettre au greffier de la couronne en chancellerie; mais elle pourvoit à la nomination d'énumérateurs et à la confection de listes fédérales spéciales pour les besoins de la prochaine élection. Oubliant, probablement par mégarde, le rouage établi par la nouvelle loi des élections, le greffier de la couronne en chancellerie a envoyé les avis officiels d'usage aux greffiers des divers comtés en leur demandant de lui fournir les listes électorales comme d'habitude. C'était une erreur de la part du greffier de la couronne en chancellerie, et le pays en paie aujourd'hui les frais, soit 7,000 piastres. Je reconnais que les greffiers de comté doivent être rémunérés pour leur travail fait à la demande d'un fonctionnaire de la couronne, mais on devrait porter à la connaissance du greffier de la couronne en chancellerie le fait de son erreur qui a causé une dépense additionnelle de 7,000 piastres.

L'hon. M. CARVELL: Je prie mon honorable ami de croire que le fait a été mis sous les yeux du greffier à maintes reprises.

Achat de grains de semence.—Mandat du Gouverneur général, 7 octobre 1918, $3,000,000.

M. VIEN: S'agit-il de grains de semence pour 1919?

L'hon. M. REID: Oui.

M. VIEN: On va maintenant distribuer ces grains de semence et en percevoir le paiement au moment de la distribution?

L'hon. M. REID: On les vend aux cultivateurs à certaines conditions; le montant ne s'en paie probablement pas avant la moisson.

M. VIEN: Mais ces paiements seront faits, et il est entendu que le Gouvernement ne perdra rien?

L'hon. M. REID: Le Gouvernement ne perdra rien.

M. COPP: Où distribue-t-on ces grains de semence?

L'hon. M. REID: L'an dernier les récoltes ont manqué à plusieurs endroits de l'Ouest canadien, et particulièrement, je crois, dans le sud de l'Alberta et de la Saskatchewan; au moyen de ces grains de semence, on a voulu pourvoir aux besoins des cultivateurs de ces divers districts.

Achat de tourteau de coton.—Mandat du Gouverneur général, 19 novembre 1918, $150,000.

M. COPP: Le Gouvernement a-t-il pour règle d'acheter des marchandises pour les besoins de tous ceux qui en manquent et de les faire jouir du crédit du pays jusqu'à remboursement du prix?

L'hon. M. MACLEAN: Durant la dernière partie de 1919, il était très difficile de se procurer du tourteau de coton et les cultivateurs, partout dans les provinces, désiraient beaucoup en avoir. C'est pourquoi le ministère de l'Agriculture en a acheté et distribué aux marchands, et l'Etat s'est remboursé.

M. COPP: L'automne dernier, dans notre partie du pays, les cultivateurs n'ont pu avoir ni grain ni foin pour leurs bestiaux qu'ils ont dû vendre à sacrifice. Puisque le Gouvernement est venu au secours des cultivateurs ailleurs, je ne vois pas pourquoi ceux des Provinces maritimes ne recevraient pas les mêmes avantages.

L'hon. M. MACLEAN: Le Gouvernement a fait, durant la guerre, un grand nombre d'achats au nom de certaines gens au Canada; c'était de toute nécessité. Par exemple, c'est le Gouvernement qui a importé et payé toutes les laines entrées au Canada l'année dernière; par ses agences, il les a réparties entre les manufacturiers qui en voulaient. Il a aussi acheté du fer-blanc pour le revendre aux marchands,—à leur avantage,—car il l'avait eu à des conditions favorables. Il a fait de même pour le tourteau de coton et pour la même raison, les marchands ne trouvant pas le moyen de s'en procurer. Le ministère de l'Agriculture a acheté le grain de coton en tourteaux et l'a distribué aux négociants dans les provinces. L'Etat s'est remboursé aussitôt.

M. COPP: Les Provinces maritimes ont-elles eu une partie de ce grain de coton?

L'hon. M. MACLEAN: Je le crois.

Achat de fourrage.—Mandat du Gouverneur général, 2 juillet 1918, $300,000.

M. COPP: Quelle est cette marchandise?

L'hon. M. MACLEAN: Pendant la période de guerre, spécialement l'an dernier, le Gouvernement a fixé le prix des produits secondaires des élévateurs et des minoteries. Il achetait de ces dernières le bran de son et les déchets de mouture, et ses agents les vendaient au public.

M. COPP: Quelle agence?

L'hon. M. MACLEAN: Quelque département ou quelque agence de ce Gouvernement ont exécuté les détails du travail.

Contribution au monument de Louis Hébert, à Québec, $1,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Au sujet des monuments publics, puis-je rappeler à mon honorable ami que l'an dernier la Société royale du Canada a proposé qu'un monument soit érigé dans la ville d'Ottawa à la mémoire d'Edith Cavell. Si je ne me trompe, on a sollicité un certain nombre de souscriptions et on a recueilli une certaine somme d'argent. M. Benjamin Sulte, notre écrivain et historien bien connu, s'est mis à la tête du mouvement auquel il a intéressé nombre de citoyens d'Ottawa et des environs. La Société, dont je fais partie, m'a demandé de prier le Gouvernement de faire sa part pour l'érection de ce monument. J'espère que je pourrai apporter à la Société, qui se réunira la semaine prochaine, la bonne nouvelle que le Gouvernement est prêt à contribuer.

Autre question qui se rapporte à l'art, parce que cet article est sous le chapitre: "Arts et agriculture." J'ai lu dans le "Star" de Montréal, hier soir, que deux peintures, entre autres, doivent être vendues à l'enchère à Montréal. Comme le savent les honorables députés, les fameuses peintures de Kreigoff représentent des scènes canadiennes. J'ai vu quelques-unes de ces peintures à la maison du sénateur Edwards à Ottawa et quelques-unes également chez l'honorable député de Russell (M. Murphy). Elles sont très rares et fort appréciées. On devrait trouver ces tableaux sur les murs de notre musée.

J'ai aussi remarqué dans un journal d'hier que la collection de feu sir George Drummond, qui comprend quelques-uns des chefs-d'œuvre du monde, allait être vendue à Londres. Mes collègues ne l'ignorent pas, il existe une loi en Italie qui défend de laisser sortir de ce pays ses œuvres d'art. Nous devrions avoir chez nous une loi semblable. On sait que les demeures de trois ou quatre Canadiens fortunés contiennent des œuvres d'un prix immense—si même on peut donner une valeur mercantile à ces trésors.

La collection de sir George Drummond n'est pas connue que du Canada, mais de l'Europe également. La commission des arts que l'on a nommée il y a quelques années, ne devrait pas laisser passer cette bonne occasion sans essayer d'obtenir cette collection pour le musée national du Canada à Ottawa. J'appelle là-dessus l'attention du Gouvernement.

L'hon. M. ROWELL: Je ne crois pas que la proposition du monument d'Edith Cavell ait été soumise au Gouvernement. Cependant, elle sera étudiée.

Pensions—Guerre d'Europe—Somme additionnelle, $3,500,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre de la Milice (M. Mewburn) sait qu'un comité fait actuellement une enquête sur la question des pensions en général. Je suppose qu'il fera un rapport à la Chambre au cours de cette législature. Beaucoup demandent une révision des pensions. J'ai fait part au ministre il y a quelques jours, de quelques cas pénibles. Il m'a promis qu'il étudierait la question et ferait une déclaration plus tard à la Chambre.

Major général MEWBURN: La question des pensions n'est pas du ressort du ministère de la Milice et de la Défense. Elle relève totalement d'un autre département. Je connais les cas mentionnés par l'honorable député et dont j'ai déjà parlé au comité. Je n'ai pas le privilège de faire partie de ce comité. Le président du Conseil privé (M. Rowell) président du comité, fera, si je ne me trompe une déclaration à la Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: Les remarques de l'honorable ministre sont exactes en ce que regarde la question des pensions en général, mais en vertu de l'ancienne loi les veuves des généraux avaient droit à de petites pensions, et je crois que cette loi était confiée à l'exécution du ministre de la Milice et de la Défense.

Major général MEWBURN: Mon honorable ami a raison. Je croyais qu'il parlait de cet article des pensions générales.

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

Major général MEWBURN: J'espère déposer un projet de loi modifiant la loi des pensions de la milice. Il y a un ou deux cas pénibles. Je connais celui de la veuve d'un général qui a été trente ans au service du Canada, a perdu trois fils et un gendre dans cette guerre et un autre de ses fils au Sud-Africain. En vertu des anciens règlements la veuve ne retire que 500 piastres par année. Je parlerai de ce cas quand nous discuterons le projet relatif aux pensions.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a aussi le cas de la veuve d'un général qui a servi dans le ministère de la Milice pendant plusieurs années. La veuve ne touche qu'une maigre somme de 500 piastres par année.

Elle a perdu, à la guerre, son unique soutien, et elle se tourne naturellement vers le Gouvernement pour en obtenir justice.

L'hon. M. BELAND: A titre de renseignement, puisque j'étais absent l'année dernière, je voudrais savoir le total du montant voté à cette fin pour la commission des pensions.

L'hon. M. ROWELL: Le total du crédit, l'an dernier, était de $15,000,000. Ce que nous demandons aujourd'hui est destiné à combler l'excédent des dépenses dans le cours de cette année. Ceci provient, premièrement, de ce que nous avons accordé un plus grand nombre de pensions que nous ne prévoyions lors du vote du premier crédit; deuxièmement, les allocations pour enfants ont été augmentées, dans le cours de l'année; troisièmement, au lieu de payer les pensions d'avance, nous les payons, maintenant, à la fin de chaque mois, ce qui fait deux paiements.

L'hon. M. BELAND: Le montant payé l'année dernière, à titre de pensions, était de $18,500,000?

L'hon. M. ROWELL: A peu près.

Pensions—appointements et dépenses non prévues de la commission des Pensions du Canada—montant additionnel requis, $500,000.

L'hon. M. FIELDING: Nous comprenons fort bien que le montant des pensions mêmes doit être élevé; mais voici un demi-million pour les appointements et les dépenses non prévues de la commission. N'y a-t-il pas d'erreur dans le texte? C'est un fort montant pour des appointements et des dépenses imprévues.

L'hon. M. ROWELL: Il est vrai que c'est un montant considérable. Je l'explique: Lorsque la commission des pensions a présenté au Gouvernement son budget des frais d'administration, il demandait environ $250,000 en plus du montant accordé, par le Gouvernement. Le Gouvernement, dans l'espoir d'empêcher les frais d'atteindre un chiffre trop élevé, a réduit le budget présenté par la commission des pensions. Vers la fin de l'année, la commission a fait savoir au Gouvernement que non seulement elle ne pouvait pas arriver à ses fins avec le montant accordé, mais encore, pour des raisons qu'elle a exposées au Gouvernement, qu'elle avait besoin de $250,000 en plus de sa propre estimation. Ce montant additionnel était nécessaire, si la mémoire ne me fait défaut, pour les trois grandes raisons que voici: Premièrement, l'exécution de leur plan d'administration, dans tout le pays, avait obligé les commissaires à engager un personnel beaucoup plus nombreux qu'ils n'avaient d'abord prévu; deuxièmement, à cause des circonstances extraordinaires de l'époque, ils ont dû payer des traitements plus élevés qu'ils n'avaient calculé dans l'estimation primitive; et troisièmement, les frais de gestion, tant dans le bureau central, à Ottawa, que dans les succursales par tout le pays, se sont augmentés.

L'hon. M. FIELDING: A prendre ces $500,000 avec le premier crédit voté, quel sera le montant des déboursés pour les appointements et les dépenses imprévues?

L'hon. M. ROWELL: Un total de $1,250,000; l'ancien crédit était, je pense, de $750,000.

L'hon. M. FIELDING: Je ne me plains pas. Il est entendu que la chose s'explique. Mais quelle peut bien être cette organisation qui oblige la commission des pensions à débourser $1,250,000 sur le compte des appointements et des dépenses imprévues? Je ne m'oppose pas au montant du crédit; je demande d'être renseigné, voilà tout. Ce montant paraît énorme.

L'hon. M. ROWELL: Oui, le montant paraît gros, et voilà précisément pour quelle raison le Gouvernement, l'an dernier, a réduit le budget de la commission. Je n'ai pas les détails de cette affaire sous la main, car je ne prévoyais pas que cet item viendrait en discussion; mais je produirai, lors de la discussion du budget principal, en comité, tous les détails relativement au nombre des employés et aux dépenses.

L'hon. M. LEMIEUX: A-t-on accepté la démission du commandant Ross?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui va le remplacer?

L'hon. M. ROWELL: On n'a pas encore fait de nomination.

Ministère de la Milice et de la Défense.—Gratification, $7,950.39.

M. VIEN: Plairait-il au ministre d'expliquer l'objet de ces gratifications?

Major général MEWBURN: J'ai les détails dans chaque cas. William Taylor a servi durant 13 ans et 13 jours en qualité de gardien du quartier général du district militaire n° 2, au salaire de $1.50 par jour. La gratification est accordée sur la base d'un an de traitement en retour de vingt

ans de service. N. Villeneuve a été gardien de la salle des manœuvres, à Québec, durant 22 ans et 124 jours. Toutes les gratifications ont été calculées sur la même base.

Chemins de fer et Canaux (crédits imputables sur le capital).—Chemin de fer Québec-et-Saguenay.—Construction, somme additionnelle requise, $250,000.

L'hon. M REID: Nous avons presque fini ces travaux.

Cet excédent est nécessaire à la poursuite des travaux jusqu'à la fin de l'exercice financier.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut-il dire exactement quand les trains circuleront jusqu'à la Malbaie?

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef m'assure que les trains réguliers de voyageurs circuleront à la Malbaie pas plus tard que le premier juillet. Les trains d'ouvriers fonctionneront avant cette date: on pourra se rendre à la Malbaie par ce moyen vers le milieu de juin.

M. CASGRAIN: Y aura-t-il un service quotidien?

L'hon. M. REID: Oui, après le premier juillet, durant la saison.

M. CASGRAIN: Dans le comté de Charlevoix, le long de la ligne de ce chemin de fer, près Saint-Urbain, il existe un gros dépôt d'un certain minerai de fer qui fut grandement utilisé, durant la guerre, à la manufacture du matériel de guerre, par la compagnie électrique générale des Etats-Unis. Je sais que cette compagnie possède là une mine. Une autre compagnie est également intéressée dans ces dépôts; c'est la compagnie américaine de minerai Titanic. Son nom est américain, mais son capital-actions est détenu par des Canadiens de Québec et d'autres endroits de la province. Elle possède une mine considérable qu'elle ne peut exploiter présentement. Durant la guerre elle n'avait pas un capital d'exploitation suffisant. Le minerai doit être transporté par wagons et par chevaux de Saint-Urbain à la Baie-Saint-Paul. Ce transport est trop coûteux. J'ai compté un jour, près de la Baie-Saint-Paul, jusqu'à dix ou quinze wagons de minerai que l'on avait sorti de la mine; chaque chargement coûtait cinq ou six dollars. La compagnie électrique générale des Etats-Unis est capable d'exploiter sa mine parce qu'elle a un gros capital. Les gens qui sont intéressés dans cette entreprise canadienne m'ont demandé de voir s'il ne serait pas possible, maintenant que le chemin de fer est en activité jusqu'à la Baie-Saint-Paul, de faire construire une ligne subsidiaire de ce dernier endroit à la mine. Cela non seulement profiterait à la mine, mais donnerait de l'emploi aux gens du comté; le transport des produits agricoles serait en même temps facilité. Ce serait une distance de neuf milles environ. On trouve aussi, dans le même comté de Charlevoix, près Saint-Urbain, mais dans une autre direction, le Parc national, qui appartient à la province de Québec. Le gouvernement provincial y garde des troupeaux magnifiques d'orignaux, cariboux et autres animaux sauvages.

Sans me faire l'avocat du gouvernement provincial, j'invite le ministre à se rendre à cet endroit et y faire une partie de chasse. Il serait de l'intérêt du pays qu'une ligne subsidiaire soit construite là aussitôt que possible. Le ministre serait-il en mesure de faire une déclaration à ce sujet?

L'hon. M. LEMIEUX: Je donne mon plus fort appui à la demande faite par mon honorable ami de Charlevoix (M. Casgrain), car je connais cet endroit du pays aussi bien qu'Ottawa ou Montréal. La question du chemin de fer du Saguenay est revenue si souvent devant la Chambre que je n'ai pas besoin d'en répéter le pour et le contre. Mais le Gouvernement à une occasion de mettre ordre à sa dépense dans ce district, en construisant une ligne jusqu'à Saint-Urbain. C'est seulement une affaire de neuf milles. De gros capitaux ont été placés dans l'exploitation de cette mine: je suis fort certain que si mon honorable ami construisait une ligne filiale longue de neuf milles seulement, il se dédommagerait des pertes subies sur d'autres sections de la voie. Il s'agit là d'une industrie qui mérite d'être développée. Nous sommes peu exigeants dans nos demandes. Alors qu'il donne quarante-quatre lignes aux gens de l'Ouest, mon honorable ami, assurément, ne nous refusera pas une petite ligne subsidiaire de la Baie-Saint-Paul à Saint-Urbain. Mon honorable ami m'a promis de rendre visite à ce district, l'été prochain: je me ferai un devoir de l'accompagner.

L'hon. M. REID: L'honorable député (M. Lemieux) conviendra, je pense, que nous avons dans notre programme toute la construction de chemins de fer que nous pourrions entreprendre cette année. Si nous terminons le Québec-et-Saguenay jusqu'à la Malbaie, ce sera, je pense, tout ce que nous pourrons faire cette année. Mais

je dirai à l'ingénieur de s'occuper de l'autre ligne et de faire rapport.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami enverra-t-il un ingénieur sur les lieux?

L'hon. M. REID: Je dirai à M. Grant de faire étudier la proposition et d'obtenir un rapport.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami le fera-t-il cette année?

L'hon. M. REID: Je vais lui en parler immédiatement.

Chemins de fer et Canaux.—Divers relevés et inspections (chemins de fer): crédit supplémentaire, imputable sur le revenu, $10,000.

M. COPP: De quels relevés s'agit-il?

L'hon. M. REID: Ceci a trait à l'inspection des chemins de fer et des relevés d'arpentage. Nous avons des fonctionnaires qui font l'inspection des chemins de fer. Différents paiements sont faits à même ce compte; c'est un crédit annuel. L'an dernier nous l'avons diminué de $10,000 et plus tard nous nous sommes aperçus que nous avions besoin de cette somme. Certaines dépenses avaient trait à l'enquête du chemin de fer Nord-Canadien et il y avait un petit reliquat de cette somme qui est comprise dans le crédit.

Travail—loi de conciliation et du travail, embrassant publication, impression, reliure et distribution de la "Gazette du Travail" et indemnités aux correspondants et aux commis dans la préparation des tableaux de la statistique—crédit supplémentaire, $10,000.

L'hon. M. BELAND: Combien a coûté la "Gazette du Travail" à part les $10,000.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne peux pas dire sur-le-champ quelle a été la dépense l'an dernier. Le ministère du Travail a eu beaucoup plus à faire depuis deux ans qu'en temps ordinaire. Il y a eu la commission du coût de la vie, qui comprenait la recherche et la préparation des renseignements statistiques.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela n'a pas réduit le coût de la vie.

L'hon. M. MACLEAN: Cela a augmenté les dépenses du département. Il en est de même du crédit pour les différends industriels et c'est ce qui explique les dépenses additionnelles.

L'hon. M. LEMIEUX: Différends au sein du Gouvernement ou en dehors?

Administration des bureaux de placement.—Loi de la coordination.—Crédit supplémentaire, $10,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Veuillez donner des explications.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. MACLEAN: En vertu d'une décision du Parlement qui a été prise, je crois, au cours de la dernière session, on a établi des bureaux de placement dans toutes les provinces. On a coordonné en même temps le travail de l'administration fédérale et des administrations provinciales. Si je comprends bien, le Gouvernement a octroyé des subsides pour l'établissement de ces bureaux.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Parlement a adopté une loi l'an dernier, autorisant la création de bureaux de placement dans les différentes provinces. Je sais qu'il y en a un à Montréal et qu'il y en a aussi dans l'Ouest. Je voudrais que le ministre nous donne quelques statistiques sur le travail accompli par les fonctionnaires qui dirigent ces bureaux. Ont-ils réellement rendu des services?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

L'hon M. LEMIEUX: Le ministre peut-il indiquer approximativement le nombre de personnes qui ont obtenu de l'ouvrage par l'intermédiaire de ces bureaux?

L'hon. M. MACLEAN: Les bureaux de placement ont fait un excellent travail, et ils ont fait donner des emplois à des milliers de personnes. Je ne pensais pas que les crédits supplémentaires du ministère du Travail seraient présentés ce soir et c'est pourquoi il m'est impossible de fournir les statistiques demandées. Quand la Chambre discutera les crédits généraux, je serai en mesure de pouvoir donner des renseignements exacts à ce sujet.

L'hon. M. LEMIEUX: Je serai très heureux de les avoir, car, d'après les comptes rendus des assemblées des anciens combattants que j'ai lu dans les journaux, ceux-ci sont très peu satisfaisants de la façon dont les bureaux fonctionnent. Ils disent d'une façon générale que les bureaux ne leur ont donné aucune satisfaction. Je ne sais pas si la déclaration est exacte ou non, et je voudrais bien avoir des informations précises.

M. CASGRAIN: Où est situé le bureau de placement à Montréal, et qui le dirige?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne le sais pas, mais je pourrai donner le renseignement lors de l'examen des crédits généraux. Je pense que le choix du bureau de placement à Montréal dépend très probablement du gouvernement provincial.

M. CASGRAIN: Je voudrais savoir qui dirige le bureau, quel est le personnel et

quels sont les appointements de chacune des personnes qui y sont employées.

L'hon. M. MACLEAN: C'est un bureau de placement provincial à l'administration duquel le Gouvernement fédéral contribue.

M. CASGRAIN: Le ministre a-t-il objection à laisser l'item en suspens jusqu'à ce que le renseignement que je demande soit fourni?

L'hon. M. MACLEAN: On aura l'occasion de le discuter quand on examinera les crédits généraux.

M. CAHILL: Quelle somme a-t-on versée à chaque province à même ce crédit?

L'hon. M. MACLEAN: Des sommes variées. Par exemple dans les Provinces maritimes je crois que le gouvernement provincial paye pour le local et les meubles, et le département fédéral du Travail paie tous les frais d'administration. Pour ces provinces, les frais de gestion n'atteignent probablement pas un chiffre élevé.

M. CAHILL: Quelle quotité de ce crédit l'île du Prince-Edouard obtient-elle?

L'hon. M. MACLEAN: Ce n'est sans doute qu'une minime somme, mais je n'en saurais préciser le chiffre. Même si le bureau de l'île du Prince-Edouard a été ouvert, ce dont je doute, les frais de gestion effectués par le gouvernement fédéral seraient quantité négligeable.

M. CAHILL: Il nous faudrait des renseignements sur le chiffre de la somme versée à chaque province. L'an dernier un crédit de $50,000 a été porté au budget, et nous voici maintenant en présence d'un crédit supplémentaire.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami était sans doute absent, lorsque les crédits sont venus en discussion. Il s'agit ici de crédits supplémentaires embrassant les douze mois jusqu'au 31 mars dernier. Nous adoptons maintenant ces item afin de hâter l'adoption d'un bill et d'obtenir la sanction royale, quand Son Excellence le Gouverneur général se rendra ici demain ou après-demain. Nous aurions pu donner plus de renseignements, ce soir, sur ces crédits si nous eussions prévu qu'ils viendraient en délibération; mais quand le budget principal viendra en délibération, nous donnerons tous les détails voulus.

M. CAHILL: Quand nous avons délibéré cet article, j'ai demandé au ministre d'indiquer le chiffre de la somme qui serait attribuée aux différentes provinces pour ces bureaux de placement, et l'on m'a dit que ces détails nous seraient donnés plus tard. Voici maintenant le budget supplémentaire et ces renseignements nous manquent. Le ministre qui gère le département du Travail devrait être en mesure de nous dire la somme que chaque province reçoit.

L'hon. M. MACLEAN: Ce n'est que vers l'époque de la signature de l'armistice que le gouvernement fédéral commença à prêter son concours financier à ces bureaux qui étaient déjà organisés et fonctionnaient sous les auspices des gouvernements provinciaux.

Mon impression est qu'il a déjà été dépensé 10,000 dollars pour ces bureaux, jusqu'à la fin du dernier exercice. La dépense afférente à l'exercice en cours dépassera de beaucoup le chiffre de ce crédit, cela va sans dire.

M. Du TREMBLAY: Le ministre dit que la somme dépensée dans ce but, depuis la signature de l'armistice, n'est que de $10,000?

L'hon. M. MACLEAN: Nous avons voté un crédit l'an dernier; mais après la signature de l'armistice, la dépense se rattachant à ce service s'est gonflée rapidement, parce que le problème du chômage s'est notablement accentué vers cette époque. Les gouvernements provinciaux établissent beaucoup de nouveaux bureaux, les autorités fédérales en établirent aussi quelques-uns, et le crédit de l'an dernier s'est trouvé insuffisant dans la mesure indiquée ici.

M. Du TREMBLAY: Si je ne me trompe, le Gouvernement a exprimé l'intention de prêter tout son concours financier à ces bureaux de placement et qu'il faudrait effectuer de grosses dépenses. Si le Gouvernement a réellement à cœur de coopérer avec les provinces à cet égard, ce crédit de 10,000 piastres à mon avis, suffirait à peine pour les besoins du bureau de Montréal.

L'hon M. MACLEAN: La somme dont nous aurons besoin pour l'exercice en cours dépassera de beaucoup le chiffre des dépenses effectuées l'an dernier, d'autant plus que, par suite du désœuvrement et du chômage qui règnent par tout le pays, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ont dû faire de bien plus grandes dépenses.

L'hon. M. CALDER: Si je ne me trompe, un crédit de 50,000 piastres a été voté, la session dernière et nous n'en avons utilisé qu'une faible partie, jusqu'à la signature de l'armistice. Plus tard les représentants des provinces se réunirent ici et il fut décidé d'établir ces bureaux sans retard, soit im-

médiatement après ou immédiatement avant l'armistice. Depuis, on a établi près de 75 bureaux. Cette dépense date donc, dans une large mesure, de novembre dernier.

M. VIEN: Dans toutes les provinces?

L'hon. M. CALDER: Dans presque toutes les provinces. Si je ne me trompe, la dépense globale, ces 10,000 piastres compris, s'élèvera à près de 60,000 piastres. Dans le budget de cette année figure un crédit de 200,000 piastres affecté à cette œuvre.

M. CAHILL: L'an dernier, le ministre de l'Immigration et de la Colonisation était chargé du bill.

L'hon. M. CALDER: Non, c'était le ministre du Travail.

M. CAHILL: Du moins, il me l'a expliqué. Il m'a dit alors que cela faciliterait la situation ouvrière et, si je m'en souviens bien, que c'était très urgent. Avant d'adopter ce crédit nous devrions avoir une explication de ce qu'on a fait des $50,000 et des $10,000.

M. CASGRAIN: Si nous sommes appelés à voter $10,000 en plus de ce qui a été voté déjà, il a dû y avoir beaucoup de travail additionnel qui était imprévu. Nous devrions recevoir ce renseignement.

Etablissement des soldats sur les terres.—Traitements du bureau des commissaires—nouveau montant nécessaire, $199.01.

Avances aux soldats s'établissant sur les terres et frais d'administration de la loi d'établissement des soldats, 1917, y compris l'aide de commis et montant payable à W. F. O'Connor, C.R., comme avocat-conseil du bureau, au taux de $2,000 par an, depuis décembre 1918—nouveau montant nécessaire, $666.66.

L'hon. M. FIELDING: Ce crédit n'est pas élevé, mais le principe est le même. Je ne m'oppose pas à ce qu'on donne un traitement libéral à M. O'Connor, mais je tiens à dire au ministre que l'an prochain le traitement de M. O'Connor doit être voté directement et carrément dans le budget principal ou supplémentaire et non pas en l'éparpillant à deux ou trois endroits.

M. COPP: De qui se compose le bureau des commissaires et quels sont leurs traitements?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas le renseignement. Si l'honorable député veut laisser la question en suspens jusqu'à ce qu'on discute le budget principal, je donnerai alors l'information.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

M CASGRAIN: Laissez-le en suspens.

[L'hon M. Calder.]

M. COPP: Nous devrions avoir le renseignement. Je voudrais savoir où passe cet argent et combien de personnes vont le recevoir. Il n'est que juste de nous fournir le renseignement.

L'hon. M. CALDER: Le bureau comprend trois membres. Le Dr Black est président et reçoit un traitement de $6,000—non, je crois qu'il a le même traitement qu'un sous-ministre, $5,000; mais il recevra $6,000 avec le budget de cette année. Il était autrefois principal du collège provincial d'agriculture à Winnipeg. Le major Ashton est le deuxième membre du bureau et a un traitement de $4,000 ou $5,000, je ne saurais dire lequel. Puis, M. Maber qui était l'un des principaux fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, est le troisième membre et il reçoit le même traitement que le major Ashton. Si je ne fais pas erreur, leur traitement a été fixé par la loi qui a créé le bureau.

M. COPP: Je suis très reconnaissant pour le renseignement très clair que le ministre a donné. J'ai demandé quels étaient les membres du bureau et leurs traitements. On me donne les noms et l'on me dit que l'un reçoit $5,000 ou $6,000, le ministre ne sait pas lequel des deux; le deuxième membre reçoit $4,000 ou $5,000, le ministre ne sait pas exactement, et l'autre membre reçoit la même somme que le deuxième. C'est le genre d'information que le Gouvernement donne à une réponse que je crois raisonnable.

L'hon. M. REID: Le ministre de l'Intérieur n'est pas ici ce soir.

M. COPP: Alors, le Gouvernement ne devrait pas nous demander d'adopter le crédit.

L'hon. M. CARVELL: Dans ce crédit, il n'est question que du traitement payable à M. O'Connor. Il reçoit $2,000 par an comme conseil du bureau, et ce crédit est destiné à payer son traitement depuis la date de sa nomination jusqu'à la fin de l'exercice financier; il n'a aucun rapport avec les membres du bureau.

M. COPP: Le crédit commence ainsi: "Traitements des commissaires du bureau —nouveau montant nécessaire—$199.01."

M. PROULX: Quel est le traitement de M. O'Connor comme fonctionnaire du ministère de la Justice?

L'hon. M. REID: Il est de $5,000.

M. PROULX: Il travaille pour le bureau de l'établissement des soldats. C'est un

mauvais principe de diviser les services d'un fonctionnaire et de lui payer plus d'un traitement. Il y a trop de camouflage là-dedans.

M. PARENT: Quel est le travail de M. O'Connor au ministère de la Justice?

L'hon. M. REID: M. O'Connor a travaillé à la fois pour le ministère de la Justice et pour celui du Travail; son traitement était de $2,000 au ministère du Travail et de $5,000 au ministère de la Justice.

M. VIEN: A quoi est-il employé au ministère de la Justice?

L'hon. M. MACLEAN: A la rédaction des projets de loi et à des travaux spéciaux.

M. PARENT: A-t-il rédigé le projet de loi 91, au sujet des réfractaires?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne pense pas. Ce bill a été préparé dans le ministère de la Justice, mais non par M. O'Connor.

Quant aux remarques qu'a faites l'honorable député (M. Fielding), je ferai observer que son objection n'est pas dénuée de tout fondement et cette méthode devrait être modifiée d'une manière ou de l'autre. Cependant le crédit dont nous demandons l'adoption est destiné à rémunérer les services rendus au cours du dernier exercice financier Une tâche particulière a été assignée à M. O'Connor. Pendant toute la durée des sessions du Parlement il a eu fort à faire pour la préparation des projets de loi. Avant cela, il a accompli une grosse somme de travail pour le compte du ministère du Travail à titre de commissaire de la vie chère. Il a rédigé et il rédige encore à l'heure qu'il est des projets de loi qui viendront en discussion. Lors des dernières élections fédérales, il a rempli les fonctions de greffier adjoint de la Couronne en chancellerie; il a été obligé de consacrer plusieurs mois à terminer cette tâche. Personne ne peut accuser M. O'Connor de perdre son temps, car il est excessivement actif et les services qu'il rend à l'Etat valent et au delà le traitement qu'il touche.

M. PARENT: Si le ministre le permet, je citerai comme exemple le bill n° 91.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne sais rien au sujet du bill n° 91.

M. PARENT: Les membres de la gauche en savent quelque chose. Il s'agit du projet de loi concernant les déserteurs.

L'hon. M. MACLEAN: Cela n'a absolument rien à faire avec le crédit en discussion.

M. VIEN: C'est étonnant; chaque fois qu'un membre de l'opposition soulève une question de principe, les ministre admettent toujours pour ainsi dire que le principe est bon, mais qu'il y a une exception ici et là ou ailleurs. M. O'Connor devrait avoir des fonctions déterminées à exécuter et il devrait toucher un traitement fixe. Le Parlement ne devrait pas être appelé à voter à ce monsieur un traitement de 5,000 piastres pour services rendus dans tel département et $2,000 à titre de fonctionnaire au service de tel autre ministère. Si les services de M. O'Connor sont retenus au ministère de la Justice, c'est qu'ils sont nécessaires à ce ministère et s'il en est ainsi, on doit être obligé de le remplacer lorsqu'il travaille pour le compte d'un autre département. Or, je soutiens que si M. O'Connor a du temps de reste au ministère de la Justice, on devrait l'inviter à remplir les fonctions de quelque autre fonctionnaire de ce ministère. Au cas où le personnel serait trop nombreux au ministère de la Justice, qu'on diminue le nombre des fonctionnaires.

Les serviteurs de l'Etat devraient avoir des devoirs bien définis à accomplir et l'on ne devrait pas leur permettre de toucher des appointements supplémentaires en remplissant d'autres fonctions dans leurs moments de loisir.

M. COPP: J'ai demandé certains renseignements et je ne les ai pas encore obtenus. Je prie donc les ministres qui sont ici de me fournir cette information.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député désire être juste et raisonnable, n'est-ce pas?

M. COPP: Absolument.

L'hon. M. CALDER: Le Gouvernement ne demande pas mieux que de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il demande; le retard provient uniquement de l'absence du ministre qui dirige le département intéressé. J'ai essayé de donner les renseignements que je connais, mais l'honorable député m'a pris à partie parce que je n'ai pas tous ces détails présents dans ma mémoire. S'il insiste absolument pour obtenir ces renseignements ce soir, la seule chose à faire, c'est de les envoyer chercher au département.

M. COPP: Je ne blâme pas du tout mon honorable ami; il m'a donné tous les renseignements qu'il possède. S'il n'est pas chargé de défendre le projet de loi, il est indemne de tout blâme.

L'hon. M. CALDER: Le ministre n'est pas ici.

M. COPP: Mon honorable ami a tenté de me fournir certains renseignements, mais je les avais déjà en mains. Il a dit qu'il y a un item de 6,000 ou 5,000 piastres pour le docteur Black, de 4,000 ou 5,000 piastres pour un autre et une pareille somme pour un troisième.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député se rendra compte qu'il s'agit de traitements fixés par une loi.

M. COPP: J'ai posé la question pour me renseigner et ce sont des renseignements que le Gouvernement devrait communiquer à la Chambre.

M. CAHILL: Le ministre qui surveille l'adoption des crédits est-il en mesure de citer un bill qui a été préparé par M. O'Connor?

L'hon. M. ROWELL: Il a rédigé le bill relatif à l'établissement des soldats sur les terres publiques que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a déposé l'autre jour. Il a aussi collaboré à la rédaction du projet de loi concernant les faillites et de plusieurs autres bills très importants.

M. CASGRAIN: A-t-il rédigé le bill relatif à la loi électorale?

L'hon. M. ROWELL: Il s'est aussi occupé de la préparation de ce projet de loi. M. O'Connor a passé des semaines pour rédiger certains des projets de loi les plus importants que le Gouvernement a déposés devant le Parlement à la présente session.

M. VIEN: Pourquoi ce fonctionnaire recevrait-il un traitement plus élevé que les sous-ministres des différents départements? Il reçoit un traitement de 2,000 piastres par année à titre de juriste de la commission. Pourquoi ne lui paierait-on pas à peu près le salaire d'un sous-ministre, disons au ministère de la Justice et à ce titre le Gouvernement pourrait obtenir ses services légaux chaque fois qu'il en aurait besoin?

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député ne sait peut-être pas que le sous-chef du ministère de la Justice touche un traitement annuel de 10,000 piastres.

L'hon. M. LEMIEUX: Et même davantage; il a, en outre, des honoraires.

L'hon. M. ROWELL: Je crois que le Gouvernement est obligé de payer cette somme à M. O'Connor s'il veut garder ses services. Voici la raison pour laquelle il fait partie de la commission de l'établissement des soldats: cette commission a besoin d'un avocat pour la conseiller dans les actes nombreux et importants qu'il lui faut rédiger dans l'exécution de sa besogne. M. O'Connor était au ministère de la Justice, où il accomplissait un certain travail. Il rendait en même temps certains services en qualité de commissaire de la vie chère. Comme l'on n'avait plus besoin des services qu'il rendait à ce titre, le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), président de la commission relative à l'établisement des soldats, pensa que cette dernière commission pouvait fort bien utiliser les services de M. O'Connor sans engager un autre avocat, à qui il aurait fallu payer un traitement considérable. Il a par suite pris des dispositions pour s'assurer les services de M. O'Connor, à qui l'on continuerait de payer le traitement qu'il avait touché jusque-là. Ce traitement était de 5,000 piastres comme fonctionnaire du ministère de la Justice, et de 2,000 piastres à titre de commissaire de la vie chère; la même somme lui est payée sous une forme différente.

Je conviens de l'à-propos de la remarque faite par l'honorable député (M. Vien) et par le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), au sujet des doubles traitements. La chose est susceptible de blâme, et l'explication dans cette affaire est que ce fonctionnaire rend des services à deux administrations, de chacune desquelles il reçoit un traitement.

M. CASGRAIN: Ce M. O'Connor est-il celui que l'on va nommer président officiel des élections à la place du ci-devant greffier de la couronne en chancellerie?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas entendu parler d'une pareille nomination.

L'hon. M. FIELDING: Les demandes de renseignements sur tous ces points sont justes et raisonnables, et si le ministre n'y peut répondre, on pourrait à bon droit demander l'ajournement des articles de dépense concernés. D'autre part, je me rends parfaitement compte du désir qu'éprouvent les ministres de faire voter ces crédits au plus vite de façon à pouvoir régler les comptes du dernier exercice, et l'on pourrait, je crois, accepter de lui l'assurance qu'à une autre phase de nos procédures, des renseignements seront fournis sur toutes ces affaires. Cette assurance donnée, je demanderais qu'on laissât les ministres en finir ce soir avec leurs crédits.

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'y a pas eu, que je sache, d'obstruction, et le vote des

crédits me semble avoir marché d'un pas joliment rapide.

Divers.—La "Gazette du Canada".—Crédit supplémentaire, $6,000.

M. CAHILL: Pourquoi ce crédit supplémentaire?

L'hon. M. REID: La main-d'œuvre qui coûte plus cher.

Distribution des documents parlementaires et autres publications gouvernementales.—Crédit supplémentaire, $8,000.

M. CASGRAIN: Quelles sont ces autres publications gouvernementales?

L'hon. M. REID: Ce sont des travaux d'impression ordonnés par la Chambre. Le prix de ces publications est plus élevé qu'auparavant pour la même cause que dans l'autre cas, à savoir que la main-d'œuvre et les matériaux coûtent plus cher.

M. CASGRAIN: Cela me paraît répondre au cas de la distribution des documents parlementaires; mais il y a plus: "autres publications gouvernementales". Qu'est-ce que cela veut dire? Cela comprend-il le "Daily Record" et autres journaux publiés par le Gouvernement?

L'hon. M. REID: Une liste des documents parlementaires est toujours imprimée dans la "Gazette du Canada".

M. PARENT: A qui est confiée l'impression de ces documents?

L'hon. M. REID: A l'imprimerie de l'Etat. C'est une simple inscription en partie double.

M. CASGRAIN: Ce crédit comprend-il une somme pour le "Daily Record"?

L'hon. M. REID: Non, le "Daily Record" fait l'objet d'un crédit distinct.

M. CASGRAIN: Quel est le coût de cette publication?

L'hon. M. ROWELL: Une question a été posée à ce sujet dans les premiers jours de la session, et j'ai alors déposé un état des frais de cette publication. Ils s'élèvent, je crois, à 50,000 piastres par année approximativement.

L'hon. M. CALDER: En feuilletant la loi sur l'établissement des soldats, je constate que le commissaire en chef touche 6,000 piastres par année, et chacun des autres, 5,000 piastres.

M. COPP: Puisque le ministre revient sur ce crédit, je dois lui dire que les informations sont insuffisantes.

Y a-t-il d'autres dépenses que les traitements des commissaires, à propos de la Commission de l'établissement des soldats?

L'hon. M. CALDER: Oui, il y en a pour des centaines de mille dollars.

M. COPP: Je tiendrais à avoir des renseignements à ce sujet.

L'hon. M. REID: Nous vous en fournirons.

Dépenses relatives à la visite du prince Fushimi, du Japon, $16,374.01.

M. PROULX: Quand ce prince est-il venu ici?

L'hon. M. ROWELL: L'automne dernier. Il était en route pour aller rendre une visite au prince Arthur et il a été notre hôte en passant par notre pays. Le Gouvernement a mis un wagon spécial à sa disposition et à celle de sa suite, et nous avons payé ses dépenses durant son séjour parmi nous.

L'hon. M. BELAND: Combien de temps a-t-il passé au Canada?

L'hon. M. ROWELL: Pas plus d'un mois. Il a voyagé du Pacifique à l'Atlantique et visité différents centres.

M. PARENT: Un prince ne peut-il pas voyager en Canada sans que le peuple canadien lui paie ses dépenses?

L'hon. M. ROWELL: Le Japon ayant été un de nos alliés dans la récente guerre, le Gouvernement a cru accueillir, avec tous les égards dus à son rang, le représentant du Japon, le fils de l'empereur régnant, à l'occasion de son passage en Canada, en route pour aller rendre visite à Sa Majesté en Angleterre.

L'hon. M. BELAND: Le Canada n'est guère en état de solder les dépenses de princes étrangers qui passent sur son territoire.

L'hon. M. ROWELL: Celui-ci allait, à titre de représentant officiel du gouvernement japonais, faire visite au gouvernement britannique. Il fut notre hôte en passant dans notre pays, et il est resté notre hôte depuis son arrivée jusqu'à son départ. Nous lui avons fait la même politesse qu'au général Pau et à sa suite, et la même politesse aussi que le Japon avait faite au prince Arthur, représentant de l'Angleterre au Japon. Nous avons traité exactement de la même manière le représentant du gouvernement japonais et celui du gouvernement français.

M. PARENT: Y a-t-il un crédit au budget concernant le général Pau?

L'hon. M. ROWELL: Les frais de sa réception ont été acquittés. Je présume qu'il sera inscrit un crédit au budget de cette année, si toutefois ces dépenses ne font pas partie du crédit de guerre. Le général Pau a été l'hôte du Canada et nous avons été enchantés de l'honneur de le recevoir.

Accise.—Frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc.—Somme supplémentaire requise, $10,000.

M. CAHILL: Quel est ce crédit?

L'hon. M. REID: L'année dernière il a été voté 90,000 piastres pour frais de voyage des fonctionnaires, loyers d'édifices, combustible, papeterie, etc. Les fonctionnaires disent qu'il s'en est manqué de 10,000 piastres que ce crédit fût suffisant. C'est sans doute parce que les frais de transport et le prix du combustible ont augmenté.

M. CAHILL: Où les fonctionnaires emploient-ils le combustible?

L'hon. M. REID: Ils s'en servent pour chauffer les édifices où ils se retirent. Ainsi, dans la ville où je demeure, le département de d'accise compte dix bureaux et a consommé de 20 à 25 tonnes de charbon, l'hiver dernier. Le combustible coûte beaucoup plus cher qu'il ne coûtait il y a un an.

Chemins de fer et Canaux (crédits imputables sur les recettes).—Chemins de fer de l'Etat.—Frais d'exploitation.—Somme supplémentaire requise, $6,000,000.

L'hon. M. REID: C'est pour compenser le déficit résultant de l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice financier expiré le 31 mars.

M. VIEN: Ces six millions représentent-ils le déficit total?

L'hon. M. REID: Oui. Les frais d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat se sont élevés, pour l'année, à un total de 42,981,603 piastres et 98 cents et les recettes, à $37,493,802 piastres et 11 cents, ce qui laisse un déficit d'environ six millions. Ce déficit se décompose ainsi: Intercolonial, lignes de l'Est, frais d'exploitation pour les douze mois, 27,361,349 piastres et 39 cents; recettes, 25,770,345 piastres et 70 cents; déficit, environ un million et trois quarts. Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, frais d'exploitation, 1,534,846 piastres et 69 cents; recettes, 765,936 piastres et 52 cents; déficit, environ 750,000 piastres.

M. CAHILL: Quel est le coût estimatif du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas les détails sous la main. Ce crédit est destiné aux frais d'exploitation. Pendant l'exercice ils ont été de $532,834.63 pour l'Intercolonial. La recette a été de $198,827 et le déficit d'environ $300,000. Les frais d'exploitation du Transcontinental, lignes de l'Est, ont été de $4,088,325.30; la recette a été de $2,904,101.29 et le déficit d'à peu près $1,100,000.

M. CAHILL: Qu'est-ce que le ministre entend par les lignes de l'Est?

L'hon. M. REID: Les lignes de Québec à Moncton. Pour les lignes de l'Ouest du Transcontinental—entre Québec et Winnipeg—les frais d'exploitation ont été de $9,176,663.71; la recette a été de $7,745,835 et le déficit d'environ $1,600,000.

M. VIEN: Le ministre expliquera-t-il pourquoi le réseau de l'Etat n'a pas pu joindre les deux bouts, tandis que le Pacifique-Canadien faisait un beau gain? Je conçois qu'il y ait un déficit pour le Transcontinental, mais pourquoi l'Intercolonial ne paie-t-il pas ses propres dépenses?

L'hon. M. REID: Une raison est que depuis la sentence arbitrale rendue par M. McAdoo au mois d'avril de l'an dernier, nous payons des salaires beaucoup plus élevés. Le charbon nous coûte aussi beaucoup plus cher, probablement de trois à quatre dollars de plus. L'augmentation du tarif applicable au transport de la marchandise n'a pris effet que vers le mois de septembre, et dans l'intervalle, il nous a fallu dépenser plus pour les salaires et payer plus cher le charbon et d'autres articles. Les pertes du Grand-Tronc, du Nord-Canadien et, de fait, de tous les chemins de fer, ont été lourdes pendant cette période de temps. Le Pacifique-Canadien a aussi subi de grosses pertes durant cet intervalle. Ce chemin, il va de soi, a d'autres sources de recettes. Ainsi, ses lignes de navigation rapportaient un tas d'argent et même quelques-unes de ses voies ferrées étaient lucratives. Le Transcontinental et l'Intercolonial n'ont pas, il va sans dire, les tributaires que possède le Pacifique-Canadien.

M. PARENT: Le ministre a-t-il un état des recettes entre Québec et Cochrane?

L'hon. M. REID: Je ne crois pas qu'on tienne compte des recettes encaissées sur différentes sections du réseau, bien qu'on note les recettes des divers embranchements. On fait état de la recette entre Québec et Winnipeg, mais non de la recette entre Québec et Cochrane. Si nous avions une courte ligne comme au Nouveau-Brunswick, elle noterait les encaissements dans ses livres.

M. PARENT: Si l'on avait répondu à ma question, la réponse aurait démontré que la ligne de Québec à Cochrane aurait été une entreprise profitable, bien que l'Etat n'y ait pas dépensé d'argent. Au contraire, il n'a rien épargné pour détruire les avantages que le pays aurait pu retirer de l'établissement d'une ligne de Québec à Moncton, ou de Québec à Cochrane. Pour certaines raisons, de 1911 à 1917, le ministère a négligé cette section du Transcontinental. Je ne parlerai pas ce qu'il a fait depuis 1917 jusqu'à ce jour. Tout le mal causé à la ville de Québec lui a été causé par le ministère depuis 1911. S'il est une ville qui a surtout été négligé en ce qui concerne les chemins de fer, c'est la ville de Québec.

A Lévis, sur la rive sud du Saint-Laurent, on voit la situation la plus dégoûtante qu'on puisse concevoir. Il n'y a pas au Canada de ville de dix à quinze mille âmes où règne une situation plus intolérable que celle qui existe aujourd'hui à Lévis où la gare, rasée par un incendie il y a dix ou douze ans, n'a pas été remplacée. Personne ne comprend la raison de la ligne de conduite qu'on a suivie, si ce n'est que cette ville se trouve dans la province de Québec.

Bien que le pont de Québec soit achevé, nous n'avons pas vu un seul train du Transcontinental ou de l'Intercolonial le franchir. Pourquoi? Il y a une cité de 125,000 habitants aux portes de laquelle se rendent le Transcontinental et l'Intercolonial; néanmoins, le Gouvernement n'a pas trouvé le moyen de construire dans cette cité une gare qui lui appartienne. Il a conclu un arrangement avec le Pacifique-Canadien qui, en ce temps-là, était en très bons termes avec lui. Grâce à cet arrangement tous les trains du Transcontinental se rendent à la gare du Pacifique-Canadien, si bien que tout le trafic du chemin de fer national du Canada passera par les installations terminales du Pacifique-Canadien.

Rien ne se fait à Québec et le ministère emploie le vert et le sec pour réduire à néant les $13,000,000 dépensés pour le pont de Québec. Je crois que le ministre est bien intentionné et je le prie de faire quelque chose. Si mes représentations ont un résultat, je n'aurai pas parlé en vain.

L'hon. M. BELAND: Les tarifs-marchandise de l'Intercolonial et des autres chemins de fer de l'Etat sont-ils les mêmes que ceux des autres voies ferrées du Canada?

L'hon. M. REID: Quelques articles peuvent être différents, mais je crois que les tarifs sont presque semblables.

L'hon. M. BELAND: Seront-ils définitivement les mêmes?

L'hon. M. REID: C'est la commission des chemins de fer qui décidera s'ils doivent être les mêmes ou non.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Transcontinental a-t-il un service quotidien entre Québec et Amos?

L'hon. M. REID: Je ne saurais le dire sans me renseigner. Les chefs du service me disent que le Transcontinental fait circuler plus de trains entre Moncton et Québec, et qu'ils sont à faire des améliorations pour se charger d'un plus gros trafic que dans le passé. Ils ont, en outre, établi un service de trois trains par semaine entre Québec et Winnipeg. Il y a deux ou trois mois que j'ai discuté cette question avec eux, et ils m'ont assuré qu'ils feraient circuler un plus grand nombre de trains sur les deux sections du Transcontinental.

L'hon. M. LEMIEUX: Voilà qui me fait plaisir, parce que l'Abitibi, où se poursuit un magnifique mouvement de colonisation, est appelé à prendre de plus en plus d'importance dans la province de Québec. Je lisais récemment une conférence qu'a prononcée, à Montréal, un jeune homme du nom d'Authier, agent des Terres de la Couronne à Amos. Après avoir décrit la région, il déplorait le fait que le service du chemin de fer ne répondît pas aux besoins de la population. Je prierais mon honorable ami d'étudier la situation et de réaliser les vœux des habitants de ce district. Le gouvernement provincial a l'intention d'y établir des soldats de retour du front, et il a mis des terres à leur disposition. Avant peu d'années, je crois que ce district formera une autre province de Québec.

L'hon. M. REID: Je partage l'avis de mon honorable ami. J'en causais avec M. Brady l'an dernier. Le trafic se développe rapidement dans cette région. L'état que je viens de lire le montre d'ailleurs. Il faudra établir le service requis. Mais le transport des troupes nous a privés de l'outillage nécessaire, tous les trains de passagers ayant été requis. Il est probable que le service sera amélioré comme il convient sur cette ligne.

M. DECHENE: L'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) a parlé de la situation qui existe à Lévis. Nous qui voyageons par la rive sud, avons l'occasion de passer à Lévis très souvent. Je regrette d'avoir à dire que les voyageurs stationnent sur le quai, et refusent d'entrer dans la gare, où il leur est pratiquement impossible de suivre le mouvement des trains.

L'hon. M. REID: Notre attention a précisément été appelée là-dessus.

L'hon. M. LEMIEUX: La question a été soulevée au Sénat l'autre jour.

L'hon. M. REID: Les crédits qui ont été préparés par les chefs du département, il y a quelque temps, en attendant le budget principal, contenaient un item ayant trait à la nouvelle gare de Lévis. Cet item figure maintenant dans les crédits soumis à la Chambre, et les travaux seront commencés dès cette année. Il y a quelques jours à peine j'en parlais à ceux qui sont chargés de l'administration, et je suis en mesure de dire qu'une nouvelle gare sera érigée sous peu. J'ai également eu un entretien à cet égard avec l'honorable député de Lotbinière (M. Vien), et il peut corroborer mon dire, quand j'affirme que l'administration a l'intention de commencer ces travaux sans retard. Je me rends parfaitement compte qu'une nouvelle gare eût dû être construite bien avant aujourd'hui. Le feu a détruit l'ancien édifice, et la guerre a empêché de le reconstruire plus tôt. Quoi qu'il en soit, on n'en entendra plus parler à la prochaine session, car il y aura alors une nouvelle gare.

M. VIEN: L'entreprise a été commencée, mais malheureusement elle a été mal commencée. L'administration avait décidé de mettre la gare des voyageurs du côté sud de la voie et la gare des marchandises du côté nord, alors que chacun qui connaît les lieux sait que quatre-vingt-dix pour cent des voyageurs sur cette ligne vont de Québec à l'Intercolonial et de l'Intercolonial à Québec. Ce qui n'empêche pas ces messieurs de vouloir construire la gare du côté sud du chemin de fer, obligeant tous les voyageurs à traverser quatre ou cinq voies avant d'arriver au traversier. Qui plus est, quatre-vingts pour cent des marchandises que l'on expédie de Lévis sont fournies par la population de Lévis et des environs. Peu importe, la gare des marchandises devrait être du côté nord du chemin de fer pour contraindre tous les gens de Lévis et des environs à traverser à leur tour toutes ces voies. Alors que M. McLeod se trouvait sur les lieux, j'ai attiré l'attention du ministre là-dessus, et il a bien voulu me promettre de prendre la chose en sérieuse considération.

J'espère que ce sera plus qu'une attention officielle comme le veulent dire d'habitude ces promesses. J'espère aussi qu'une gare de voyageurs sera construite sur l'ancien emplacement et que la gare à marchandises sera placée de l'autre côté de la voie. Cette question a été pleinement débattue il y a dix ans lors de la construction de la première gare, mais les fonctionnaires, à la suite de quelque malentendu, ont voulu changer les nouvelles gares des voyageurs et des marchandises de la façon que j'ai indiquée, ce qui est contraire au bon sens.

M. FOURNIER: Quelles sont les recettes de la gare de Lévis?

L'hon. M. REID: J'aurai le renseignement et le donnerai lorsque nous étudierons les crédits plus tard ou bien je l'enverrai à mon honorable ami.

M. FOURNIER: Je puis donner ce renseignement au ministre et je puis lui dire que cette gare donne un bon revenu.

L'hon. M. REID: Je le sais.

M. FOURNIER: Je puis dire à mon honorable ami que tous les billets qui sont vendus à cette gare sont des billets de l'endroit. Le revenu de l'Intercolonial à cet endroit est d'environ 300,000 piastres par année, le revenu du Québec-Central d'à peu près 75,000 piastres et celui du Grand-Tronc de 25,000 piastres. La moyenne des voyageurs qui passent à cette gare est de 16 cents par jour.

Ces chiffres représentent un trafic qu'il n'est pas à dédaigner. Il est indiscutable qu'il faudrait construire une gare moderne en cet endroit, parce que la gare actuelle de Lévis est l'un des bâtiments les plus malpropres que possède l'Etat.

L'hon. M. REID: Je sais que c'est un mauvais local.

M. FOURNIER: Malgré le mauvais local, Lévis a donné de grosses recettes. On devrait en tenir compte et construire là sans retard une gare moderne.

M. CAHILL: Le Gouvernement se propose-t-il de calculer les frais de premier établissement de ces chemins de fer dans l'évaluation des pertes pour le pays? Les pertes dans les dépenses d'exploitation ont été de six millions. Comme la nationalisation a été décidée, je désire savoir si le Gouvernement a l'intention de tenir compte du prix de l'entreprise et de l'intérêt comme faisant partie des frais d'exploitation du chemin de fer?

L'hon. M. REID: Nous n'avons pas jusqu'à présent considéré le coût d'établissement soit pour l'Intercolonial soit pour le Transcontinental. Le rapport annuel n'indiquait que les recettes et les frais d'exploitation. A l'avenir, le rapport montrera les recettes totales et les frais d'exploitation comme dans le passé, et en plus le

montant payé en intérêts pour le passif concernant tous les chemins de fer du réseau national.

Les honorables députés et le public sauront le montant placé dans l'Intercolonial, et s'il y a un surplus dans les frais d'exploitation, après le paiement du passif, la balance servira à payer les frais de premier établissement de l'Intercolonial ou du Transcontinental.

J'ai l'idée que nous n'aurons pas d'excédent d'ici à quelque temps. Je ne crois pas que le public s'attende à des revenus de l'Intercolonial ou du Transcontinental. Au contraire, on a toujours supposé, du moins en ce qui concerne l'Intercolonial, que la construction de ce chemin de fer ayant été l'une des conditions du pacte de la confédération, il n'y aurait pas de grands profits sur le placement du capital.

M. CAHILL: Ce n'est pas tout à fait la réponse à ma question. Il n'y a pas de dette, si je comprends bien, sur l'Intercolonial ou le Transcontinental, mais le Gouvernement a placé environ 400 millions dans ces deux chemins de fer. Le Canada paie 5½ p. 100 sur cet argent exempt d'impôts. Les deux chemins de fer représentent un placement par le pays. Si l'on veut connaître le pour et le contre de la nationalisation du réseau, il nous faut déterminer leur valeur.

Pour savoir où nous en sommes avec la nationalisation, nous devrons connaître le chiffre de l'intérêt aussi bien que le déficit de l'exploitation. Le Gouvernement a-t-il l'intention à l'avenir, non seulement au sujet des chemins de fer du Nord-Canadien, de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, mais de tout le réseau de l'Etat, de tenir compte de la valeur réelle de ces chemins de fer et de computer l'intérêt avec les déficits de l'exploitation, afin que nous sachions où nous en sommes?

L'hon. M. REID: Nous déposerons à la fin de l'exercice financier un rapport montrant le montant total des recettes et des frais d'exploitation, et le coût total de tous les chemins de fer du réseau national.

De sorte que la Chambre puisse consulter un tableau qui indique la perte ou le profit sur tout le réseau.

M. VIEN: Et le Gouvernement ne croit pas que, bien administrés, ces chemins de fer pourraient rapporter au moins leurs frais d'exploitation?

L'hon. M. REID: L'estimation faite au commencement de l'année pour l'exploitation de ce qui est aujourd'hui le chemin de fer national canadien, accusait, si je me rappelle bien, un déficit de quelque 7 millions, c'est-à-dire après versement de toutes les charges fixes pour l'exploitation, l'intérêt sur les obligations, etc.; mais cela ne tient pas compte de l'intérêt sur l'Intercolonial ou le Transcontinental. Les directeurs m'ont fait entendre que ce déficit va diminuer chaque année. Mais, voyez-vous, les circonstances changent tout le temps; par exemple, cette année les employés demandent des appointements plus élevés, et le prix du combustible a haussé; nous n'avons eu, pour compenser cela, aucune augmentation dans les taux du transport.

M. CAHILL: Je regrette de retarder le comité, mais le ministre vient de répéter une déclaration qu'il a déjà faite par deux fois lorsque je lui ai demandé des renseignements. Il dit que la perte va se chiffrer à 7 millions et que le chiffre des recettes en surplus des frais d'exploitation sera de 3 millions. Puisque l'intérêt sur le placement du Nord-Canadien seul exigera 18 millions, notre perte sera d'environ 15 millions.

L'hon. M. REID: A prendre les 20 millions qui formaient le total des intérêts l'an dernier, nous arrivons à une perte de 15 ou 16 millions. Ainsi que je l'ai expliqué, l'augmentation des taux n'a été mise en vigueur qu'au mois de septembre, tandis que les appointements plus élevés donnés aux employés et le prix augmenté du combustible ont été payés pratiquement depuis le commencement de l'année. Les directeurs calculent que s'ils avaient pu jouir de l'augmentation dans les taux durant l'exercice de 1918, de façon à voir les recettes grossir avec les dépenses, le chemin de fer n'aurait accusé qu'une perte de 7 millions.

M. CAHILL: Donc, au dire du ministre, la perte provenant des frais d'exploitation ajoutée à l'intérêt sur le Transcontinental aurait été de 22 millions, tandis qu'avec les 15 millions placés dans le Nord-Canadien le total du déficit se serait élevé au chiffre de 37 millions. Je parle de l'année 1918.

L'hon. M. REID: Laissez-moi le dire à ma façon. Le Nord-Canadien, disons, a perdu 15 millions après paiement des intérêts et autres charges. L'Intercolonial et le Transcontinental, ou les chemins de fer de l'Etat, ont perdu 6 millions. Nous avons là une perte totale de 21 millions, sur le compte de l'exploitation. En sus, si vous tenez compte de l'intérêt sur le placement de l'Intercolonial et du Transcontinental, vous trouvez une perte additionnelle; mais ce montant est payé depuis longtemps, et nous n'en avons tenu aucun compte dans la préparation du budget.

M. CAHILL: Il est une autre question que je veux signaler également à l'attention du ministre. A Amos, sur la ligne du Transcontinental, se trouve une station délabrée—ce n'est en réalité qu'une cabane. Amos est un des endroits qui font le plus de trafic sur la ligne du Transcontinental entre Cochrane et Québec, et à plusieurs reprises les habitants de ce district m'ont demandé de leur obtenir une gare plus convenable. J'ai attiré l'attention du ministère des Chemins de fer sur cette affaire, mais on m'a donné très peu de satisfaction. Les colons prétendent aussi qu'ils ont grand'peine à obtenir des wagons pour l'expédition de leur bois de pulpe, et c'est de la vente du bois de pulpe qu'ils vivent. Lorsque les wagons manquent, ils ne peuvent vendre leur bois à sa valeur et se voient forcés d'accepter le montant ruineux que leur offrent les spéculateurs. J'ai connaissance de certains cas où du bois valant $6 la corde a dû être vendu $3, ce qui ne paie pas les frais de la coupe et du transport jusqu'à la gare. La conséquence de tout ceci est que les colons perdent courage et quittent la région à la première occasion.

Cette voie a coûté très cher. Elle est de bonne qualité et elle traverse un territoire favorable. Le sol en est excellent et tout y est pour attirer les colons du moment que le district est bien desservi par le chemin de fer. J'espère que le Gouvernement tiendra compte de la nécessité d'attirer des colons dans ce district, afin d'y faire naître du trafic qui sera profitable pour le chemin de fer. Le service des voyageurs est exécrable; et certains des habitants m'ont dit que ce chemin de fer ne fait aucun service du courrier; lorsqu'ils expédient de l'argent d'un lieu à un autre, ils doivent prendre le risque de le faire transporter avec les bagages. A Amos se trouve une banque qui a toujours une forte encaisse destinée au paiement du bois de pulpe et d'autres articles. Celui qui a la direction de cette banque m'a confié un jour qu'il ne cesse jamais d'être tourmenté par la crainte qu'il pourrait arriver quelque chose aux gros montants de numéraire qui sont apportés dans cette région et il m'a supplié de faire ce que je pourrais pour obtenir l'établissement d'un service convenable pour les matières postales dans ce district.

L'hon. M. REID: M. Brady m'a appris, l'été dernier, que l'on avait enlevé jusqu'au dernier morceau de bois de pulpe du long du Transcontinental. Depuis que nous en avons eu de nouveaux, je n'ai plus entendu de plaintes sur la pénurie de wagons pour le bois de pulpe. Quant au service des trains, j'ai soumis la chose à M. Brady: on se propose de donner un meilleur service à cette ligne. J'appellerai l'attention des directeurs sur la question d'avoir une nouvelle gare à Amos. Que l'honorable député soit assuré qu'il n'y aura plus de retards dus au manque de wagons. On s'est fréquemment plaint, il y a environ un an, mais on ne l'a presque pas fait depuis les derniers quelques mois.

M. PARENT: L'automne dernier, une inondation sur le Nord-Canadien, à Cap-Rouge, entraîna la destruction d'une partie de la ligne. Depuis lors, elle n'est plus en activité. Les réparations seront-elles faites immédiatement?

L'hon. M. REID: J'en ai parlé au directeur général, il y a quelques jours. Il m'a assuré que l'on ferait immédiatement les réparations.

Service postal.—Crédit supplémentaire, $475,000.

M. CASGRAIN: Cela comprend-il des augmentations d'appointements aux receveurs de la campagne ou aux courriers?

L'hon. M. ROWELL: Cela comprend des augmentations de salaire aux courriers ruraux et des augmentations de dépenses de transport postal, dues à l'agrandissement du service. Plusieurs trains supprimés en 1916 furent repris en 1918 aux mêmes conditions: cela impliquait une dépense additionnelle de $130,000. Là où il faut passer de nouveaux contrats pour le transport par terre, les prix ont été tellement haussés qu'il en résulte une dépense additionnelle de 345 milliers.

M. CASGRAIN: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accroître les appointements des receveurs ruraux? Devant le coût élevé de la vie, ces gens peuvent difficilement joindre les deux bouts. Il est difficile de trouver quelqu'un qui se charge d'un bureau de poste rural; cela n'est pas avantageux. Nous avons voté des augmentations à des sous-ministres, à des juges, etc. On parle même d'augmenter l'indemnité des membres du Parlement. Ces receveurs de la poste devraient aussi obtenir une augmentation.

L'hon. M. ROWELL: Cet article ne traite pas de la chose. Quand on a discuté cela aux prévisions principales, j'ai déclaré que l'on avait fait au Gouvernement certaines représentations; que vers le milieu de l'été de 1918, une augmentation avait été accordée et que le département fut d'avis d'étudier la portée de la chose et d'agir l'année suivante. La question, toutefois, est encore à l'étude au ministère.

Pour couvir les articles imprévus, 1917-1918, suivant rapport de l'auditeur général, partie B, page 3, 1917-1918, $83,296.75.

M. COPP: Comment cet article s'explique-t-il?

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas un crédit; ce que l'auditeur général demande, c'est une entrée dans les livres, à la fin de l'exercice, afin de régler nombre de petits articles dont le total atteint la somme citée.

M. COPP: J'ai parcouru le rapport de l'auditeur général. Je vois qu'en chaque cas l'allocation n'a pas été dépensée au complet. Dans le cas des pensions, par exemple, le montant inutilisé du crédit se chiffrait à 2,764,135 dollars.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas parcouru les articles. J'expliquais seulement la coutume, suivie par l'auditeur général, de présenter un article comme celui-ci.

M. COPP: A la page B-3 du rapport de l'auditeur général, différentes colonnes traitent de l'allocation relative à chaque service, de la dépense, du montant employé et de l'excédent sur l'emploi. Dans le cas des pensions, le montant de l'allocation inutilisée dépasse $2,764,000, alors que le montant de l'excédent sur l'emploi est chiffré à $62,000.

L'hon. M. ROWELL: Cela a trait aux comptes publics pour l'exercice 1917, alors que le crédit que nous demandons ce soir est pour 1918-1919.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela semble un moyen très peu convenable de voter des subsides: "pour couvrir les articles imprévus, 1917-1918". Nous avons droit à des détails, comme on nous en donne dans les autres articles.

M. COPP: Quels sont les articles imprévus?

L'hon. M. REID: Ils sont tous énumérés à la partie 3, de la page 3, l'auditeur général dit, à l'article de la falsification des denrées, par exemple, qu'il y a un excédent de $191.36 sur l'allocation; à celui des frais de direction, que l'excédent est de $2,359.75 et le reste. Il donne les articles en détail. Leur total se chiffre à $83,296.

M. COPP: Pourquoi l'allocation inutilisée de $1,023,276.22, du Commerce et de l'Industrie, alors que le même article fait voir un excédent sur l'emploi de $2,989.04?

L'hon. M. LEMIEUX: Cela est loin de donner satisfaction et lorsque cet item viendra en discussion l'auditeur général ne devrait pas éviter sa responsabilité de nous fournir les détails dans chaque cas où le montant du crédit a été dépassé, pour nous montrer à quoi cet argent a servi.

L'hon. M. REID: Si les honorables membres de la députation veulent réserver cet item nous pouvons le rayer et adopter le bill sans lui.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas vu la page du rapport de l'auditeur général, mais n'est-ce pas que la chose pourrait s'expliquer de cette manière; je prends pour acquis que lorsqu'un crédit est voté dans un but spécifié, alors même que tout le montant n'en serait pas déboursé, l'auditeur général n'a pas l'autorité de payer un excédent de dépenses en prenant les fonds nécessaires à un crédit qui compte un surplus. A mon sens, les item représentent l'ensemble du crédit dont les dépenses ont dépassé l'estimation.

M. COPP: Ce n'est pas ce qui est écrit; c'est tout le contraire.

M. CAHILL: Quel mal y a-t-il à réserver cet item?

L'hon. M. ROWELL: Nous ne pouvons pas présenter un bill qui doit rendre ce budget valide tant que tous les crédits n'en ont pas été acceptés; et lorsque le Gouverneur général viendra dans deux ou trois jours pour donner sa sanction à nos projets de loi nous voulons que ce bill soit prêt pour sa sanction.

M. VIEN: Pourrons-nous revenir sur cet item plus tard si nous le laissons passer?

L'hon. M. REID: Nous pouvons en obtenir tous les détails dans une lettre de l'auditeur général que nous insérerons dans le hansard demain.

M. CAHILL: Il faut d'abord le voter.

L'hon. M. ROWELL: Je viens de jeter un coup d'œil sur cette page, et je trouve que la chose s'explique d'elle-même. L'état indique les différents item dont le crédit a été dépensé.

L'hon. M. BELAND: Est-ce que le ministre voudrait bien regarder l'item des pensions—excédent des déboursés, $62,475.31; crédit non déboursé, $2,764,135.97. Il a été voté 10 millions; il a été dépensé 7 millions, ce qui laisse intacte une partie du crédit, et voilà que l'auditeur général nous demande encore $62,475.31.

L'hon. M. ROWELL: Apparemment, il y a erreur.

L'hon. M. LEMIEUX: Je trouve que nous avons fait pas mal de besogne ce soir; nous

aurons le rapport demain et alors nous approuverons cet item.

L'hon. M. REID: Je serais consentant à réserver cet item, à faire approuver les autres et présenter le bill sans celui-ci. J'aimerais bien à en finir avec le bill, car nous ne siégerons peut-être pas en comité des subsides demain puisque nous avions l'intention d'aller de l'avant avec les projets de loi.

L'hon. M. LEMIEUX: Si le ministre doit apporter demain une explication de la part de l'auditeur général, cela est nécessaire.

L'hon. M. REID: Je ferai mettre tous les détails dans le hansard demain.

M. COPP: Parfait; mais je n'y comprends rien.

L'hon. M. REID: J'admets que la chose a besoin d'être expliquée.

(Rapport est fait des résolutions, qui sont adoptées.)

LA CHAMBRE SIEGE EN COMITE DES VOIES ET MOYENS.

L'hon. M. REID propose la motion suivante:

La Chambre décide d'accorder à Sa Majesté la somme de $18,827,098.72, pris sur le fonds consolidé, pour les dépenses du service public durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.

(Cette motion est adoptée.)

L'hon. M. REID demande à présenter un projet de loi (bill n° 113) tendant à accorder à Sa Majesté une certaine somme d'argent pour les besoins du service public durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois, examiné sommairement en comité général, et il en est fait rapport.

La Chambre lève sa séance à une heure et demie, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 15 mai 1919.

1re LECTURE

De quatre projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill n° 108), tendant à faire droit à Mary King;

[L'hon. M. Lemieux.]

Le 2e (bill n° 109), tendant à faire droit à William Herman Depper;

Le 3e (bill n° 110), tendant à fraire droit à William Rogers Latimer;

Le 4e (bill n° 112) tendant à faire droit à William Pinkerton.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

RESEAU DU NORD-CANADIEN.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quel était le total des obligations fixes (intérêt ou garanties) relevant du Canadian Northern Railway System pour l'année terminée le 31 décembre 1918?

2. Touchant la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer (page 1678 du Hansard) que les recettes nettes du Canadian Northern Railway System, pour l'année civile 1918, étaient de $3,562,303.40, le ministre a-t-il prévu dans ce bilan le paiement desdites obligations fixes?

3. Dans la négative, quel serait le déficit pour l'année susdite, après une provision touchant toutes les obligations fixes?

4. Touchant la déclaration du ministre que le Gouvernement n'avait pas assumé les dettes courantes du Canadian Northern System, est-il possible que le Gouvernement nationalise et acquiert comme propriétaire ce régime sans accepter les passifs?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les dépenses fixes du réseau du Nord-Canadien pour l'année finissant le 31 décembre 1918, étaient $17,735,522.31.

Est compris dans cette somme l'intérêt payable au Trésor, montant à $3,900,529.15.

2. Non.

3. Le déficit pour l'année 1918 après liquidation des frais obligatoires ou fixes est de $14,333,085.07.

4. Le Gouvernement fédéral est actionnaire du Nord-Canadien, et à ce titre n'assume pas nécessairement toutes les dettes ou obligations.

CONCESSIONS DE TERRES AUX DIVERS CULTES.

M. BOYCE demande:

1. Combien de concessions de terres ont été faites aux institutions et confessions religieuses par le Gouvernement fédéral depuis 1896?

2. Quelle était la somme de chaque concession?

3. Quand et à quelles institutions ou confessions religieuses ont-elles été faites, et en quel endroit?

4. A-t-on refusé certaines demandes de concessions?

5. Dans l'affirmative, par qui étaient-elles faites, et pour quel endroit?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. 290.

2. Répondu sous le n° 3.

3. Liste annexée. (Déposée sur le bureau du greffier).

4 et 5. On ne tient pas de note au sujet des demandes de concessions refusées.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. PEDLOW:

Copie de tous télégrammes, lettres, rapports, lettres de recommandations, conventions, correspondance et autres documents échangés entre le docteur F. Montizambert, directeur du Bureau de santé publique, le ministère de l'Agriculture et le ministère de l'Immigration, touchant la nomination du docteur W. H. Drury au poste de sous-surintendant médical et bactériologiste à la Quarantaine de William Head, Victoria, C.-B.; et avec le professeur Gunn, secrétaire de l'"American Journal of Public Health", le principal de l'Institut technologique de Cambridge, Mass.; les principaux des universités Harvard et McGill, le docteur R. Nelson, de la Quarantaine de William-Head, à Victoria, C.-B., les officiers de l'armée à Victoria, C.-B., et d'ailleurs; des rapports des enquêtes tenues sur demande du docteur Drury par M. A. B. Cook, à Victoria, C.-B., les 30 et 31 décembre 1918; des lettres de l'honorable A. J. Calder, touchant ce sujet et l'enquête susdite, embrassant la période allant de janvier 1917 jusqu'aujourd'hui.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

Etat indiquant les quantités de poisson frais (gelé) et salé expédié du Canada en Angleterre, en France et aux autres pays alliés d'outre-mer sous la direction du gouvernement canadien au cours de la guerre, distinction faite du poisson salé du poisson frais; indiquant aussi les quantités fournies aux troupes canadiennes outre-mer et la quantité vendue au consommateur ordinaire; aussi, un état indiquant en détail les noms et les adresses postales des particuliers de qui ce poisson a été acheté, ainsi que les prix payés pour ce poisson, respectivement.

COMITE DES PECHERIES.

L'hon. M. FIELDING: Puis-je appeler l'attention du premier ministre intérimaire (sir Thomas White) sur une omission en matière de comité. Au cours des deux dernières sessions il a été d'usage que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) fût membre du comité des pêcheries, or accidentellement son nom a été omis, cette session-ci. Il importe que le ministre soit membre de ce comité et je suggère que le premier ministre intérimaire présente une motion comportant l'addition du nom de son collègue.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis bien aise que mon honorable ami m'ait rappelé la chose. Je présenterai une motion à cet effet demain même.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 113) accordant à Sa Majesté certaines sommes affectées au service public pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX ENGRAIS AGRICOLES.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 74), déposé par l'honorable M. Crerar (ministre de l'Agriculture) tendant à modifier la loi de 1909 sur les engrais agricoles.

Sur l'article 2 (comment le contenu d'acide phosphorique ou autres principes doit être indiqué).

M. McKENZIE: Le ministre devait faire réimprimer le bill.

L'hon. M. MACLEAN: Il a été réimprimé et distribué. L'autre soir, le député de Brome (M. McMaster) a demandé pourquoi l'acide phosphorique ou phosphoreux était énoncé en termes d'ammoniaque et en réponse je lui ai dit que dans le commerce, l'acide phosphoreux ou phosphorique était ainsi exprimé.

Au premier coup d'œil, cela pouvait paraître une contradiction dans les termes. L'ammoniaque est obtenu à titre de produit secondaire dans la fabrication du gaz de houille, mais la plus grande partie de l'ammoniaque est de l'azote. Dans 17 livres d'ammoniaque, 14 livres consisteraient en azote. Le fonctionnaire technique du département n'a jamais voulu exprimer ce principe en termes d'ammoniaque, et il a toujours tenu à se servir du terme azote. En nombre de pays le terme azote est employé au lieu d'ammoniaque et depuis la discussion du bill, l'autre soir, le fonctionnaire a exprimé une préférence pour un amendement.

Je suis du même avis et je propose que le mot "azote" remplace le mot "ammoniaque".

M. DUFF: Pourquoi est-il nécessaire d'avoir le mot "agent"? L'agent peut être un homme vendant des marchandises qu'il a reçues de la fabrique du manufacturier.

L'hon. M. MACLEAN: La loi stipule que si l'engrais est manufacturé hors du pays, le manufacturier doit être représenté ici par un agent, auquel on peut remettre

des sommations absolument comme si le manufacturier demeurait ici.

L'hon. sir SAM HUGHES: Qu'est-ce que l'Association of Official Agricultural Chemists of North America? Je sais qui ils sont, mais quelle est la constitution officielle permanente?

L'hon. M. MACLEAN: C'est simplement une association de chimistes agricoles, dont les membres comprennent des Canadiens et des Américains.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ont-ils une existence officielle ou autorisée?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Leur existence est autorisée, mais elle n'est pas connue officiellement. Ils sont toutefois considérés, sur le continent de l'Amérique du Nord, comme formant l'association la plus compétente pour exprimer des opinions scientifiques d'une grande exactitude sur ces questions.

L'hon. sir SAM HUGHES: De qui ont-ils obtenu leur constitution, du gouvernement des Etats-Unis ou du gouvernement canadien, ou de qui?

L'hon. M. MACLEAN: Ils existent comme corporation, mais c'est simplement une association. A l'origine, les membres étaient exclusivement Américains, mais dernièrement, ils ont accepté des Canadiens. En ce moment, il n'y a qu'un seul Canadien qui soit membre de l'association, le docteur McGill, analyste en chef du gouvernement fédéral.

L'hon sir SAM HUGHES: N'est-ce pas une législation très irrégulière? Nous accordons, en réalité, une constitution à un corps qui n'a pas de reconnaissance officielle.

L'hon. M. MACLEAN: Il y a beaucoup de choses analogues à celle-ci. Par exemple, la pharmacopée anglaise est reconnue par tous les pays comme un ouvrage classique, quoiqu'elle n'ait pas d'autre reconnaissance officielle que celle que la loi lui donne. Il existe une association d'ingénieurs—j'ai oublié son appellation exacte—qui comprend des ingénieurs américains et canadiens, et elle recommande des modèles qui sont acceptés par le monde entier.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ils ont une constitution. La société des ingénieurs canadiens et la société des ingénieurs américains ont chacune leur constitution.

[L'hon. M. Maclean.]

L'hon. M. MACLEAN: Oui, qu'elles font elles-mêmes.

L'hon. sir SAM HUGHES: Sous un contrôle.

L'hon. M. MACLEAN: Non, sans contrôle.

M. SINCLAIR (Guysborough): Que veut-on dire par "produits organiques"?

L'hon. M. MACLEAN: Les produits animaux pour les distinguer des produits minéraux, comme, par exemple, les issues et rebuts des abattoirs et les produits de ce genre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Déchets de poisson?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Et la vase coquillière, dont on a parlé l'autre soir?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce n'est pas compris?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. SHEARD: A propos du pourcentage d'azote, s'agit-il de l'azote libre ou d'azote dans ses composés?

L'hon. M. MACLEAN: De composés d'azote. Le seul moyen d'avoir de l'azote à l'état libre serait de faire pousser du trèfle et de l'enfouir à la charrue dans le sol.

M. SHEARD: Vous pouvez le retirer de l'air.

L'hon. M. MACLEAN: Le trèfle et un ou deux produits agricoles, comme les pois et les haricots, sont les seules plantes qui puissent absorber abondamment l'azote de l'air et le transmettre au sol.

L'article est adopté.

Sur l'article 3 (numéro d'enregistrement).

Sur l'article 9 (timbres devant être apposés sur les colis).

M. COPP: Comment ces droits seront-ils payés?

L'hon. M. MACLEAN: Les droits seront payés par le manufacturier, d'après les ingrédients conteñus dans l'engrais.

S'il contient de l'azote, de l'acide phosphorique et de la potasse, il paiera $24; s'il n'y a qu'un seul de ces ingrédients, $8; s'il y en a deux, $16. Le but de cet article est d'obtenir un revenu pour aider à payer les dépenses de l'administration de la loi.

Relativement à la mise en vigueur de la plupart des lois de cette nature où il est nécessaire de nommer des inspecteurs officiels et de surveiller la fabrication et la distribution de l'article, c'est la coutume d'exiger un honoraire. Aux Etats-Unis et dans certains pays européens, on s'appuie sur le principe que nous tenons à faire consacrer dans le présent article pour fixer le prix du permis. Cette méthode semble donner satisfaction au commerce; du moins je suis informé que les fonctionnaires du département ont discuté la question avec les fabricants qui ne sont pas hostiles au projet.

M. COPP: Pour moi, le fabricant fera acquitter cette taxe par le consommateur. L'engrais se vend à des prix fort élevés à l'heure qu'il est; les prix se maintiendront à la hausse et le cultivateur sera forcé de payer en sus le prix du permis que le Gouvernement exigera du marchand.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne crois pas que cela aura une influence sérieuse sur les prix que paieront les consommateurs. En tout cas, l'Etat a le droit de faire contribuer les intéressés aux frais qu'entraînera la mise en vigueur de la loi.

M. COPP: Le ministre prétend que le commerce ne soulève pas d'objection contre l'imposition de ce nouvel impôt. A-t-il échangé quelques lettres avec les consommateurs et les cultivateurs, qui achètent ces engrais, ou encore avec les associations de cultivateurs?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne suis pas en mesure d'affirmer que nous avons consulté les consommateurs à ce sujet. Je veux que mon honorable ami se rende parfaitement compte que cette taxe est imposée sur la marque de l'engrais. Il ne s'agit pas d'une taxe de 8, 16 ou 24 piastres par tonne. Le fabricant peut vendre 100,000 tonnes d'une certaine marque d'engrais, mais il ne paiera qu'une taxe de 24 piastres. L'impôt est loin d'être en proportion des frais que la mise en vigueur de la loi occasionnera au département. Pour moi, la taxe n'est pas onéreuse et elle n'est pas de nature à soulever la moindre opposition de la part du consommateur.

M. McCOIG: La question est très simple et je ne vois pas pour quelle raison la Chambre gaspillerait inutilement son temps à la discuter. Chaque fois qu'une question est soulevée au Parlement et que l'on juge à propos de nommer des commissaires et des fonctionnaires, le département intéressé pourvoit lui-même au paiement des frais. Or, lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle des engrais tant pour les producteurs que pour les consommateurs, il est ridicule de décréter l'imposition d'une faible taxe de un ou deux sous pour les frais du fonctionnaire qui surveille la mise en vigueur de la loi. Je ne vois pas pourquoi le département n'assumerait pas cette responsabilité et n'acquitterait pas tous les frais au lieu d'obliger un fonctionnaire à soutirer une taxe insignifiante de un ou deux sous de ceux qui utilisent les engrais. Le département a de nombreux fonctionnaires à son service qui sont payés par le Gouvernement pour surveiller les affaires de cette nature, sans être à la peine de percevoir un sou sur chaque 100 livres ou 20 sous sur chaque tonne d'engrais. Le département sera obligé d'avoir recours aux services d'un nombreux personnel de teneurs de livres pour se tenir au courant de la situation et pour faire la distribution des timbres. Ce système entraînera des frais inutiles considérables.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami est au fait, je le présume, que tous les engrais fabriqués en Canada doivent être inspectés par des fonctionnaires techniques de l'Etat.

M. McCOIG: Le ministre admettra, sans doute, que le Gouvernement a déjà pourvu à ces inspections?

L'hon. M. MACLEAN: C'est exact, mais ces inspections sont faites en grande partie pour la protection du public. Le fabricant a également intérêt à ce que l'inspection se fasse, car c'est une garantie pour le public que ses produits sont excellents. La taxe imposée sous le régime du présent article est très faible et elle ne remboursera guère plus que le dixième du total des frais qu'occasionnera la mise en vigueur de la loi. Seul le fabricant sera appelé à acquitter cette taxe, car elle est si insignifiante que les manufacturiers ne la feront pas retomber sur les épaules du consommateur. C'est un bon commencement. De plus, elle existe dans tous les pays de l'univers et, à mon avis, elle est juste et raisonnable.

M. COPP: Mon honorable ami prétend que la taxe ne sera pas imposée à raison de tant par tonne et ainsi de suite. C'est absolument exact. La loi décrète toutefois que: "Nul fabricant ou agent ne vendra ou n'offrira en vente". Dans les petits villages, par tous les districts agricoles, les fabricants nommeront un certain nombre d'agents pour vendre leurs engrais, de sorte que si j'ai bien compris, chacun de ces agents sera obligé d'acquitter le prix d'un permis.

L'hon. M. MACLEAN: Pas du tout. La signification du mot "agent" est définie. Je n'ai pas la loi sous la main, mais le texte renferme une disposition qui oblige le fabricant étranger qui exporte ses produits en Canada à faire enregistrer au ministère le nom de son agent au pays. Or, avant d'avoir le droit de vendre en Canada les produits de son patron, l'agent doit se procurer un permis. Il n'est pas nécessaire que chaque commerçant ou détaillant se procure un permis.

M. COPP: Voilà pourquoi j'ai soulevé la question, car l'article décrète que: "nul fabricant ou agent".

L'hon. M. MACLEAN: Le mot " agent " a une définition spéciale.

Sur l'article 10 (comment s'obtient l'analyse).

L'hon. M. MACLEAN: Cette disposition est la même que dans la loi actuelle, sauf la dernière phrase, que voici:

Le certificat de l'analyste sera accepté comme preuve légale devant les tribunaux.

M. SEXSMITH: Quel but a-t-on en faisant payer un dollar l'analyse mentionnée ici? Je crois que ce sera préjudiciable au bon fonctionnement de la loi.

L'hon. M. MACLEAN: Le droit est peu de chose, et il a pour but de contribuer à réduire les frais d'exécution de la loi. C'est une disposition qui est en vigueur depuis que le Parlement a édicté la loi sur les engrais artificiels.

M. SEXSMITH: Il me paraît peu sage d'exiger un dollar de celui qui achète des engrais artificiels et demande ensuite à l'administration d'en faire l'analyse. Je crois que l'administration devrait faire cette analyse sans faire payer au public un droit quelconque. Le public serait alors protégé dans une certaine mesure par le fait de cette analyse. Je ne crois pas que le Gouvernement exige un pareil droit dans le cas des autres produits.

L'hon. M. MACLEAN: Si l'administration se charge de faire l'analyse des engrais artificiels sans rétribution du service qu'elle rend, je crains que l'on occupe les fonctionnaires toute l'année à cette besogne. La perception de ce droit offre une certaine garantie de la bonne foi de la personne qui présente un échantillon à l'analyse. Personne, que je sache, ne se refuse au paiement de ce droit.

M. SEXSMITH: Dans le cas d'analyses faites par une administration quelconque en vertu de lois autres que celle-ci, la chose a lieu sans frais; comme, par exemple, dans le cas du blé pour semis.

L'hon. M. MACLEAN: La détermination scientifique des substances qui entrent dans l'engrais est beaucoup plus difficile, je pense, que l'analyse des grains de semence, et c'est un assez long travail.

M. SEXSMITH: Dans le cas d'un produit comme le poivre, des échantillons doivent être de fois à autre envoyés au Gouvernement et ceux qui les envoient n'ont rien à payer pour l'analyse.

M. BURNHAM: Si le ministre veut bien tenir compte des circonstances, il conviendra, je crois, que le vendeur d'un engrais artificiel devrait être responsable de la qualité du produit qu'il vend. Si un marchand annonce qu'il a des engrais à vendre et engage un cultivateur à les acheter, celui-ci ne devrait sûrement pas être tenu responsable de la mauvaise qualité de cet engrais, qu'il a répandu sur sa terre et dont il a subséquemment constaté les défauts. L'administration devrait, ce me semble, se donner pour les engrais la même peine que pour le blé ou autres céréales.

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

M. SEXSMITH: Pas encore. Je crois que, par les dispositions d'une autre loi, dont le titre m'échappe dans le moment, les meuniers et autres personnes qui fabriquent de la provende doivent, par une marque sur le paquet qui la contient, indiquer le pour-cent de protéine et de valeur nutritive des différents produits qu'ils vendent, mais on ne leur fait payer aucun droit de la nature de celui-ci. Ceux qui produisent cette provende peuvent en envoyer un échantillon à Ottawa et le faire analyser pour une détermination du degré de valeur nutritive qu'elle possède, faire établir que cette valeur est comme le porte l'étiquette, et qu'elle est de la proportion marquée sur le paquet. Dans les cas de ce genre, le Gouvernement ne se fait payer

aucun droit, et l'on ne devrait pas l'exiger dans le cas des engrais artificiels. C'est un service que le Gouvernement devrait rendre sans frais.

L'hon. M. MACLEAN: Il me semble que mon honorable ami n'a pas lieu de s'opposer sérieusement à un droit aussi minime. L'engrais est examiné et analysé sur place par nos propres inspecteurs. Il y a sur les lieux des inspecteurs qui achètent eux-mêmes des marchands les échantillons qu'il faut pour s'assurer que l'on n'éludera pas la loi par la vente au public de qualités inférieures. Le nombre des demandes d'analyses d'engrais artificiels faites par des particuliers à l'administration n'est, pour tout le Canada, que très restreint, et personne, j'en suis sûr, ne trouvera mauvais qu'on lui fasse payer cet analyse.

M. SEXSMITH: L'imposition de ce droit est peut-être la cause du petit nombre d'échantillons que l'on demande à faire analyser.

Je suis à peu près certain que, dans le cas des produits où l'on n'exige rien pour l'analyse, vous ne constaterez point la même répugnance à la demander.

L'hon. M. MACLEAN: Le droit est toujours d'un dollar.

M. SEXSMITH: Je croyais le contraire.

Sur l'article 15 (peine).

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans quels cas impose-t-on une amende à l'acheteur?

L'hon. M. MACLEAN: Dans le seul cas où l'acheteur veut revendre l'engrais et devenir la principale partie à la transaction.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'article ne le dit pas clairement. Tel qu'il est maintenant rédigé il s'applique à tout acheteur.

L'hon. M. MACLEAN: Voici ce que dit l'article 14 de la loi:

La présente loi ne s'appliquera pas aux engrais qui sont fabriqués sur la commande de l'acheteur et qui ne sont pas destinés à la vente, à moins que ces engrais ne soient effectivement vendus par cet acheteur.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'agent du fabricant d'engrais ou le marchand qui en vend devra en faire faire l'analyse pour savoir que le produit était bien de qualité marchande avant la date où il a été vendu, sinon il est passible de quelque peine.

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. McCOIG: Où se procurera-t-on les timbres qui doivent être apposés sur ces paquets? Sera-t-il établi, dans les différentes municipalités, des bureaux spéciaux à cette fin? J'ai écrit récemment au ministère au sujet d'un fonctionnaire installé dans une ville de mon comté et qui touchait de 600 à 700 piastres par année pour vendre pour quelques piastres de timbres fiscaux.

L'hon. M. MACLEAN: Nous avons renoncé à percevoir l'impôt au moyen de timbres; nous le percevons par l'émission d'un permis qui coûte de 8 à 16 ou 24 piastres, selon que l'engrais contient un, deux ou trois des ingrédients spécifiés, c'est-à-dire du nitrogène, de l'acide phosphorique et de la potasse.

M. McCOIG: Le marchand recevra-t-il des timbres en payant son permis?

L'hon. M. MACLEAN: Le permis tiendra lieu de timbres.

M. McCOIG: Il ne sera pas nécessaire de tenir un fonctionnaire du Revenu de l'intérieur dans une localité particulière pour vendre des timbres.

L'hon. M. MACLEAN: Non, pas pour vendre des timbres.

M. McCOIG: Celui qui est à Wallaceburg n'en vend-il pas encore?

L'hon. M. MACLEAN: Non. La loi de 1909 concernant les engrais n'exige pas l'apposition de timbres. Le bill présenté il y a quelques jours l'exigeait, mais on en a retranché cette disposition.

Sur l'annexe A.

M. SEXSMITH: Cette annexe dit que le représentant du ministère qui prendra un échantillon pour l'analyser devra le prendre en présence d'un ou de plusieurs témoins; mais s'il arrive que l'acheteur d'un engrais en envoie un échantillon au ministère avec une piastre, pour en faire faire l'analyse, et que cet échantillon ne soit pas jugé de qualité marchande, l'agent ou fabricant est passible d'une peine, sans rien pouvoir alléguer pour sa défense, au sujet de l'échantillon qui aura été prélevé pour fins d'analyse.

L'hon. M. MACLEAN: Si, par exemple, un cultivateur envoie au ministère pour fin d'analyse un échantillon d'engrais qu'il a acheté en se proposant peut-être de poursuivre le fabricant, il faut prouver que l'échantillon envoyé au ministère représente le même engrais que l'échantillon acheté. Le ministère est tout simple-

ment prié de faire l'analyse d'un certain engrais. C'est aussi tout ce qu'il entend faire et tout ce qu'il peut faire.

M. SEXSMITH: Voilà surtout pourquoi nous ne devrions pas exiger cette taxe d'une piastre. Celui qui a envoyé au ministère, avec une piastre, pour fins d'analyse, un échantillon d'un engrais qu'il a acheté, doit lui-même intenter la poursuite prévue dans le cas où un échantillon n'est pas jugé de qualité marchande. Il s'ensuit que pas un particulier ne fera faire d'analyse à ces conditions, et autant vaudrait biffer cet article.

L'hon. M. MACLEAN: L'annexe B de la loi, concernant les échantillons soumis par un acheteur, traite ce point-là. En voici le texte:

Les échantillons d'engrais que les acheteurs désirent faire analyser doivent être contenus dans des bocaux ou des bouteilles en verre convenablement scellés. L'échantillonnage doit se faire en présence du vendeur ou de son représentant.

(L'article est adopté et le projet de loi, ainsi modifié, est rapporté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES FAILLITES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 18), déposé par l'honorable M. Guthrie (solliciteur général), concernant les faillites.

M. le PRESIDENT. La dernière fois que ce bill est venu en discussion, tous les articles en ont été étudiés, mais un certain nombre ont été réservés.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous pouvons revenir à un ou deux des articles du commencement, parce qu'il y a des fautes de copiste à corriger. Je parle de l'alinéa "j" à la page 2 du bill.

Je propose d'insérer le mot "banque" avant les mots "banque autorisée" dans la 6e ligne de la page 2.

M. McKENZIE: Le ministre expliquera-t-il pourquoi il insère le mot "banque" ? Toutes les banques ne sont-elles pas des banques chartées ?

L'hon. M. GUTHRIE: C'est parce que nous employons les deux expressions dans le bill. Quelques articles renferment le mot "banque"; d'autres, les mots "banque autorisée". Il nous faut une définition qui s'applique aux deux expressions. Je propose aussi que le membre de phrase "qui poursuit ses opérations", à la 2e ligne de l'alinéa "j" soit biffé et remplacé par les mots "qui fait le commerce de banque"; et que les mots "du Canada", à la fin de l'alinéa, soient supprimés.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 14 (nomination des syndics).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose que les mots "et il peut, à sa discrétion, révoquer toute pareille nomination," à la fin du paragraphe 1er, soient biffés. L'article 31-K de la loi d'interprétation joint au pouvoir de faire des nominations celui de destituer.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 20 (pouvoirs pouvant être exercés par syndic avec permission des inspecteurs).

L'hon. M. GUTHRIE: Depuis l'adoption de cet article, quelqu'un a fait observer qu'il ne déclare pas quels sont les biens que le syndic peut transférer. On suppose naturellement qu'il peut transférer tous les biens du débiteur. L'idée a été émise d'insérer dans le bill une déclaration à cet effet. On m'a aussi fait observer que, dans la province de Québec, il existe une difficulté relativement aux actes des syndics ; ces actes n'y ont pas exactement le même effet que dans les autres provinces. Il semble que les privilèges, mortgages, hypothèques et autres choses pareilles ne sont pas annulés par l'acte du syndic et qu'un titre clair ne saurait être donné. Plusieurs membres éminents du barreau de la province de Québec ont appelé mon attention sur ce fait et ont suggéré un amendement, afin de donner à l'acte du syndic, dans cette province, le même effet qu'a maintenant l'acte d'un shérif. Quant à moi, je ne vois rien qui empêche l'insertion d'une disposition qui aurait ce résultat, si c'est le désir du comité. Je propose que le texte suivant soit ajouté comme paragraphe 3 :

Toutes les ventes d'immeubles faites par le syndic assignent à l'acquéreur tous les droits légaux du débiteur à l'égard de ces immeubles.

Ce sera là l'article général. Puis, je propose d'ajouter ce qui suit comme paragraphe de l'article 2 :

Dans la province de Québec, une vente d'immeubles faite par le syndic aura, relativement aux mortgages, hypothèques ou privilèges existants sur ces immeubles, le même effet que si la vente avait été faite par un shérif dans ladite province en vertu d'un bref d'exécution émis de la manière ordinaire, et le titre transféré par telle vente dans ladite province aura la même validité qu'un titre créé par une vente par le shérif, et le transport par le syndic aura le

même effet qu'un acte du shérif dans ladite province.

M. JACOBS: L'amendement du solliciteur général améliore beaucoup le bill.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 24 (rapport fait par le syndic aux créanciers).

L'hon. M. GUTHRIE: On a suggéré d'ajouter une disposition qui permettra au public d'examiner les documents mentionnés au 2e paragraphe et d'en obtenir des copies, au besoin. Je propose d'ajouter le texte suivant comme paragraphe "3" de l'article 24 :

Toute personne a le droit d'examiner et de copier la totalité ou n'importe lequel des documents mentionnés au paragraphe du présent article.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 14, paragraphe 4 (le syndic doit donner une garantie générale).

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable député (M. Jacobs) devait proposer un amendement prescrivant que l'intérêt serait payé sur les garanties monétaires.

M. JACOBS: Lorsque ce paragraphe a été soumis au comité, ces jours derniers, j'ai suggéré que l'intérêt au taux de 5½ p. 100 fût payé sur les dépôts remis à l'Etat. Je ne suis pas fortement attaché à un taux particulier; le taux pourrait être de 5 p. 100, mais quiconque fait un dépôt monétaire, devrait recevoir l'intérêt sur son argent pendant que l'Etat s'en sert.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne crois pas que le dépôt doive être fait en espèces; il consistera plutôt en obligations ou valeurs garanties. Mais si le dépôt venait à être fait en argent, il pourrait porter intérêt au taux des banques, soit à 3 ou 3½ p. 100. Si mon honorable ami daignait rédiger un projet d'amendement, je le mettrais volontiers à l'étude.

(Le paragraphe est réservé.)

Sur l'article 14, paragraphe 8 (garantie additionnelle doit être donnée par le syndic).

L'hon. M. GUTHRIE: Ce paragraphe a été réservé à la demande de mon honorable ami (M. Jacobs) auquel il semblait que l'on devrait insérer une disposition prescrivant qu'en cas de défaut de la part du syndic le registraire pourra recouvrer le montant de la garantie. Après mûre réflexion, je considère que le texte du paragraphe est satisfaisant: cependant, si l'honorable député formulait quelque avis, j'en tiendrais compte.

M. JACOBS: Puisque le solliciteur général nous assure que cette disposition est conçue en termes satisfaisants, je veux bien la laisser passer telle qu'elle est; mais le jour viendra peut-être où il lui faudra affronter les tribunaux, et si je suis là, je ne manquerai pas de faire savoir que c'est sa volonté et non la mienne qui a prévalu.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur l'article 14, paragraphe 11 (remise de la garantie).

M. JACOBS: Aux termes de cet article, le syndic est tenu de fournir deux garanties différentes: l'une au Gouvernement, et l'autre au registraire; par conséquent, ne conviendrait-il pas de prescrire qu'elles devront toutes deux être remises?

L'hon. M. GUTHRIE: Le paragraphe vise "la garantie prescrite par le présent article"; or, cet article embrassant les deux garanties à être données, il me semble que le paragraphe est applicable à l'une et à l'autre.

M. JACOBS: Pourquoi ne pas dire "les garanties" au lieu de "la garantie"?

L'hon. M. GUTHRIE: Le paragraphe 4 vise la garantie générale, tandis que le paragraphe 8 porte sur la garantie supplémentaire que les créanciers peuvent exiger. Il est dit au paragraphe 11:

Sur paiement, par le syndic, du dividende final, la garantie prescrite par le présent article, etc.

Ce texte embrasse tout, je crois.

M. JACOBS: Les deux garanties?

L'hon. M. GUTHRIE: Y en eût-il une douzaine qu'elles seraient toutes visées par ce paragraphe.

M. JACOBS: Le solliciteur général considère donc que cette disposition serait applicable aux garanties prescrites par les paragraphes 4 et 8?

L'hon. M. GUTHRIE: En fait, la garantie de $10,000 ne sera pas remise, puisque de par sa nature même elle doit être maintenue. Le jour où il en demanderait la libération, le syndic ne pourrait plus exercer sa charge.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur l'article 15, paragraphe 1er (un nouveau syndic peut être nommé).

L'hon. M. GUTHRIE: Ce paragraphe avait été réservé sur la demande de l'hono-

rable député de Royal (M. McLean), qui voulait que, dans les petites faillites, les créanciers détenant les trois quarts du montant des créances fussent autorisés à nommer un syndic pour la gestion des biens du failli. Je considère que l'on ferait bien d'adopter le paragraphe tel qu'il est conçu et de s'en tenir au syndic autorisé.

M. JACOBS: Vu l'absence du représentant de Royal, je propose que ce paragraphe soit adopté sans plus de délai.

M. PROULX: S'il ne doit se trouver de ces syndics que dans les grands centres, il se pourra que de petites faillites aient lieu en des endroits de moindre importance où le syndic pourrait difficilement intervenir et même ne pas se soucier de le faire. En pareil cas, ne pourrait-il pas se faire représenter par une autre personne?

L'hon. M. GUTHRIE: Il pourra bien le faire tant que sa responsabilité ne sera pas dégagée, car le syndic autorisé est seul comptable. Dans une petite faillite, il lui serait sans doute permis de déléguer ses pouvoirs à un agent.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur l'article 29, paragraphe 1er (annulation de certains règlements).

L'hon. M. GUTHRIE: Il n'est peut-être pas hors de propos que je donne à ceux des membres du comité qui ne sont pas avocats une brève explication de l'article 29 dont les trois paragraphes sont assez obscurs, étant conçus en termes judiciaires et techniques. Ces dispositions portent annulation de tout règlement de biens, volontaire ou frauduleux, fait au détriment des créanciers; mais elles n'en sauvegardent pas moins les règlements légitimes faits de bonne foi, pour des raisons valables et dans un but louable.

Le premier paragraphe a trait aux règlements de biens faits et mis à exécution avant la faillite.

Il y a trois classes de règlements auxquels il n'a pas été appliqué. Premièrement, il ne s'applique pas à un règlement avant le mariage et par considération de ce mariage. Deuxièmement, il ne s'applique pas non plus à un règlement fait en faveur d'un acheteur ou d'un créancier hypothécaire véritable et par considération de prix. Troisièmement, il ne s'applique pas à un règlement fait pour la femme ou les enfants du constituteur de biens acquis par celui-ci après son mariage du droit de sa femme.

Avec ces trois exceptions, il s'applique à tous les autres règlements volontaires, et s'ils sont faits dans la limite d'un an de la date de la faillite, ces règlements sont nuls à l'encontre du syndic. Si la faillite a lieu dans la limite de cinq ans de la date du constitut, les règlements seront nuls à l'encontre du syndic, à moins que les parties réclamant en vertu du constitut puissent prouver les faits suivants. Premièrement, que le constituteur était, à la date du constitut, capable de payer toutes ses dettes sans avoir recours aux biens que comprenait le constitut. Deuxièmement, que le constituteur n'avait aucun intérêt dans les biens à la date du règlement.

Le paragraphe 2 cherche à annuler comme préférences certaines conventions ou contrats de mariage qui sont faits de temps à autre en ce pays, mais sont surtout communs en Grande-Bretagne, des conventions ou des promesses faites par considération de mariage qu'à une certaine date le mari ou la femme, selon le cas, réglera les biens de l'autre partie soit en argent, en valeurs ou en terrains.

Le paragraphe 2 stipule que toute convention ou contrat pour le règlement futur faits par une personne en raison de son mariage, soit pour le paiement futur de deniers pour le bénéfice de l'épouse, ou du mari ou des enfants du constituteur, ou pour la constitution future pour ou en faveur de l'épouse, du mari, ou des enfants du constituteur de biens dans lesquels le constituteur n'avait, à la date de son mariage, ni propriété ni intérêt, soit dévolu soit éventuel, seront nuls à l'encontre du syndic, à de très rares exceptions près.

Le paragraphe 3 s'applique à tout paiement en argent ou à tout transport de biens qui peuvent être faits à l'avenir par le constituteur en conformité de toute promesse ou convention faites avant le mariage. Ces paragraphes ne s'appliquent qu'aux règlements qui seront faits à partir de ce jour. Nous ne cherchons pas par cet article à intervenir dans les règlements qui ont été faits, ou les conventions ou promesses qui ont eu lieu avant la mise en vigueur de cette loi. Mais, à l'avenir, les conventions ou contrats pour le règlement de biens par considération de mariage seront, généralement parlant, dans le cas de faillite, nuls à l'encontre du syndic pour les créanciers.

Tel est le but de l'article 29 et de ses trois paragraphes. Il ne fait que mettre en vigueur, et peut-être rendre plus exécutif, un principe reconnu dans la loi anglaise depuis les jours d'Elizabeth au moins, parce que c'est dans le statut de la XIIIe année d'Elizabeth que nous trou-

vons pour la première fois aucune loi concernant la préférence ou la translation de biens volontaire ou frauduleuse. Au début du règne de la reine Elizabeth, il était ordonné que toute translation de biens qui avait pour effet de gêner, de frauder, de retarder, ou de voler un créancier était nulle si elle n'était faite de bonne foi et pour une bonne cause. Nous nous sommes servis de cette loi jusqu'à présent au Canada et dans toutes les provinces du Canada. Cet article 29 est purement déclaratoire, et exprime expressément dans quelles limites certains règlements et conventions seront à l'avenir à l'encontre d'un syndic en faillite.

Je propose par amendement au paragraphe 3 de l'article 29 qu'à la ligne 47, après le mot "assurance" les mots suivants soient insérés :

En faveur du mari, de l'épouse, de l'enfant ou des enfants du constituteur.

L'effet de cet amendement est qu'aucune police d'assurance sur la vie en faveur du mari, de la femme, de l'enfant ou des enfants ne sera attaquée comme préférence. Cela est, je crois, conforme à la loi moderne dans laquelle ces diverses parties sont reconnues, en matière d'assurances, personnes privilégiées.

M. PROULX: La mère n'est-elle pas comprise? Dans la loi des assurances elle est placée dans la classe préférée.

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'ai pas inclus la mère. Le privilège de l'assurance ne s'applique qu'au mari, à la femme, à l'enfant ou aux enfants. Je propose aussi que les mots "personnes", à la ligne 2 de la page 25 soient remplacés par le mot "personne". Ce devrait être au singulier.

(Les amendements sont adoptés.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 30 (annulation de cession générale de dettes de livres).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose que le mot "autorisé" à la 2e ligne soit rayé. Il ne devrait pas y être.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 31, paragraphe 3 (quand la transaction est censée être une préférence).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose de rayer le paragraphe 3. Je crois bien qu'on ne saurait trouver dans aucune loi concernant la faillite ou les cessions et les préférences, une prescription qui cause tant d'embarras aux avocats, au public et aux tribunaux que l'article 31 du présent projet. L'objet de l'article est d'éviter toute préférence entre les créanciers, mais en même temps de sauvegarder tout marché conclu de bonne foi. Sa première partie est une adaptation de l'article 44 de la loi anglaise; son application est plus étendue que celle de la loi anglaise, une circonstance qu'on retrouve dans maints statuts des provinces canadiennes. Dans l'article 31, sous sa forme actuelle, nous annulons tout arrangement fait en vue de donner la préférence à l'un quelconque des créanciers, et tout arrangement qui aurait pour résultat de donner la préférence à l'un des créanciers, est déclaré nul en faveur du syndic. Ces derniers mots ne sont pas inscrits dans la loi anglaise, mais ils font partie, depuis longtemps, de la loi d'Ontario, et, je pense, de celle de plusieurs autres provinces du Canada.

Dans le paragraphe 3 le législateur a cherché à donner plus d'étendue à la loi; en effet, il a entrepris de définir ce qui constituerait un arrangement dont l'effet serait de donner la préférence à un créancier. Voilà un point, à mon idée, qu'aucune loi concernant la faillite n'a jamais tenté d'atteindre. Force protestations nous sont parvenues contre le paragraphe 3. Un grand nombre de nos avocats les plus habiles m'ont fait part de leurs opinions là-dessus; j'ai reçu aussi la visite des représentants des diverses associations commerciales. A tout prendre, je trouve que ce que nous avons de mieux à faire, c'est de biffer complètement le paragraphe 3 et le remplacer par une disposition qui sera l'article 33. Je propose donc que le paragraphe 3 de l'article 31 soit rayé.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

Sur l'article 32 (recouvrement du produit des biens s'ils sont transférés de nouveau).

L'hon. M. GUTHRIE: Je trouve que l'article 32 n'est pas à sa place. Je vais proposer que cet article porte numéro 33, et que les articles 32 et 33 soient transposés. J'ai donc l'honneur de proposer:

Que l'article 32 soit désigné du numéro 33 et que l'article 33 soit remplacé par l'article 32.

(Cette motion est adoptée.)

Sur l'article 33 (maintenant article 32)—protection des transactions faites bona fide sans avis).

L'hon. M. GUTHRIE: Cet article est une innovation et va plus loin, je crois, qu'aucune loi jusqu'ici. Il s'expose à la même objection que le paragraphe 3 de l'article 31. Après mûre délibération, aidé des

conseils de nos comités du droit, j'ai jugé qu'il faudrait biffer cet article et lui substituer un nouvel article presque identique à l'article correspondant de la loi ontarienne des cessions et des préférences. Le texte que je propose de substituer à l'article 32 est ainsi conçu:

Aucune des prescriptions de l'article précédent de la présente loi n'est applicable à une vente réelle ou à un versement effectif de deniers fait dans le cours ordinaire du commerce ou des opérations professionnelles, à un acheteur ou à une personne de bonne foi; non plus qu'au transport, à la cession, au transfert ou à la livraison de marchandises ou de biens de nature quelconque opérés de fait contre le versement réel et tangible d'une somme d'argent, ou contre la garantie d'une avance effective et réelle d'une somme d'argent ou effectués en considération de la vente ou de la livraison effective et réelle de marchandises ou d'autres biens, lorsque les deniers versés, ou les marchandises ou autres biens vendus ou livrés comportent une valeur juste et raisonnable par rapport à ce qui est fourni en retour.

(L'article 32, ainsi modifié, est adopté).

Sur l'article 37, paragraphe 9 (pas d'action pour recouvrement du dividende).

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avions réservé la délibération du présent paragraphe, parce que je n'étais pas bien certain du sens de ce texte. Le paragraphe 9 prescrit qu'il ne doit y avoir aucun droit d'action contre le syndic pour recouvrement du dividende, mais qu'il faut adresser une demande sommaire d'ordonnance à la cour. La cour peut émettre une ordonnance et, selon la disposition qui prescrit les sanctions, l'article 96, le syndic est passible d'amende et d'emprisonnement s'il n'obéit pas à l'ordonnance. Les termes de cet article facilitent et expédient le recouvrement de tout ce que détient le syndic.

M. JACOBS: Lorsque nous discutions ce paragraphe, l'autre jour, il a été proposé d'en biffer la première partie. Elle est ainsi conçue:

Il ne doit y avoir aucun droit d'action en recouvrement de dividende contre le syndic.

Alors l'article se lirait comme suit:

Si le syndic refuse de payer un dividende la cour peut, si elle le juge à propos, lui ordonner de la payer, et aussi de payer, à même ses propres deniers, l'intérêt sur ce dividende pendant la période durant laquelle il a été ainsi détenu, ainsi que les frais de la demande.

Je ne vois pas l'utilité de garder la première partie de l'article dans sa forme actuelle.

L'hon. M. GUTHRIE: L'idée est d'empêcher que l'actif soit grevé de plus de charges qu'il ne faut et que tous les deniers soient déboursés en paiement d'actions qui ne sont pas nécessaires.

[L'hon. M. Guthrie.]

Nous ne voulons pas donner un droit d'action, parce qu'une demande sommaire serait une procédure moins coûteuse. La loi anglaise ne permet pas de procédure judiciaire dans un cas semblable.

M. JACOBS: Nous nous efforcerons d'atteindre le même but. Pourquoi insérer les mots: "il ne doit y avoir aucun droit d'action en recouvrement de dividende contre le syndic"? Ne devraient-ils pas être éliminés?

L'hon. M. GUTHRIE: Si ces mots n'y étaient pas, le créancier pourrait instituer une action et les biens seraient soumis à des frais considérables.

M. JACOBS: Il s'agirait alors d'une poursuite judiciaire dont les parties seraient le créancier et le syndic personnellement.

L'hon. M. GUTHRIE: Il pourrait poursuivre le syndic au nom du créancier, et ceci a pour but d'empêcher cette procédure.

Sur l'alinéa 10 de l'article 37 (les dividendes non réclamés seront payés au ministre des Finances).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose qu'on remplace l'alinéa 10 par le suivant:

37. —paragraphe 10.—Le syndic devra, dans les six mois qui suivent l'avis et la distribution du dividende final donné et faite par lui conformément à cet article, payer au ministre des Finances tous les dividendes non réclamés qu'il a en mains.

(a) Si tels dividendes non réclamés sont dans la suite réclamés par les créanciers y ayants droit, ils devront être payés à tels créanciers avec l'intérêt accru qu'ils comportent.

Cet article est tiré de la loi relative à la liquidation.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 41 (libération du syndic).

L'hon. M. GUTHRIE: Différents intéressés ont soulevé une question relativement à cet article. Elle a trait au paragraphe 2, alinéa "a".

Cette libération peut être accordée.

(a) par une résolution des inspecteurs exprimée par écrit.

On s'est opposé à cette disposition. Certains estiment que seule une assemblée des créanciers peut accorder cette libération et non pas l'inspecteur; une autre idée que l'on a fait valoir, c'est que la cour seule doit avoir le droit de libérer le syndic. On a maintenu cet article que dans le but d'en permettre l'étude de ce point de vue.

M. McKENZIE: Je crois que la dernière proposition est la meilleure. Etant donné que la cour doit décider tout ce qui se rapporte à la liquidation, on devrait lui accorder le droit de libérer le syndic.

L'hon. M. GUTHRIE: Qu'arriverait-il, si l'on accordait aux créanciers le pouvoir d'en agir ainsi, à une réunion dûment convoquée, ou, à défaut d'action de leur part, si la cour exerçait ce pouvoir? Il va sans dire qu'on a en vue d'éviter, autant que possible, les requêtes à la cour. L'objection qu'on a soulevée, c'est qu'il peut arriver que les inspecteurs et les syndics se montrent plutôt amis, dans des cas semblables, et que les uns consentent à libérer les autres, ce qui terminerait toute la liquidation. Je crois que ce serait une protection, si les créanciers étaient autorisés à accorder la libération et, à leur défaut, la cour.

M. JACOBS: Les créanciers n'assisteront pas à l'assemblée.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est la difficulté, en effet.

M. JACOBS: Je crois qu'on devrait accepter l'idée que le chef de l'opposition a exprimée.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suis prêt à l'accepter, parce que je la tiens pour tout à fait raisonnable. C'est pourquoi je propose que l'article 41 soit modifié par la disparition des alinéas "a" et "b", de façon à ce que le paragraphe 2 se lise comme suit:

Un ordre de la cour peut accorder cette libération.

(L'article, tel que modifié, est adopté.)

Sur l'article 48 (réclamation du mari différée).

M. le PRESIDENT: Nous avons laissé cet article en suspens.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois qu'il est excellent.

M. JACOBS: Depuis qu'on a permis la remise de l'étude de cette disposition, le solliciteur général s'est mis en rapport, je crois, avec plusieurs membres du barreau de la province de Québec, et il semble que ces derniers consentent à ce que cet article soit adopté dans sa présente teneur.

M. PEDLOW: En relisant cet article, je suis porté à croire qu'il implique une injustice à l'endroit de la femme mariée dont le mari a été déclaré insolvable et mis en faillite, et à qui elle a consenti un prêt d'argent. Si elle est séparée de biens, pourquoi ne la traite-t-on pas en la façon même dont on agit envers le propriétaire d'un patrimoine distinct?

Prenez par exemple une femme mariée qui a hérité de ses parents et qui avance de l'argent à son mari pour faciliter son commerce. Les biens dont elle a hérité sont absolument distincts des biens de son mari, et je ne peux pas comprendre qu'il soit juste ou sage de faire le changement proposé. Il me semble qu'au point de vue légal, la femme a tout autant droit que les étrangers à faire valoir sa créance. C'est son propre argent, son propre bien, et le prêt qu'elle consent n'est, entre son mari et elle, qu'une simple transaction commerciale. En examinant la chose non pas au point de vue de la loi, mais des affaires en général, il me semble que le tribunal devrait protéger la femme contre le mari et que de son côté le mari devrait être également protégé contre sa femme.

L'hon. M. GUTHRIE: Les avocats dans tous les tribunaux du Canada savent qu'il n'y a rien qui facilite plus toutes sortes de manipulations et de mauvaises actions en matière de finances, particulièrement en ce qui a trait aux créanciers, que la relation qui existe entre mari et femme. Je ferai d'abord remarquer à mon honorable ami que cet article ne s'applique qu'à l'avenir. Donc les gens mariés sauront, après que ce projet aura été adopté qu'en se prêtant mutuellement de l'argent pour des fins commerciales ou autres, ils prennent des risques et que leurs réclamations peuvent être différées tant que les réclamations des autres créanciers ne sont pas payées. La raison de cet article est que dans la plupart des cas de liquidation le mari ou la femme présente une créance énorme. Il se peut que la créance soit la plupart du temps valable, mais il y a bien des cas où elle est absolument invalide et ne devrait pas être opposée à celles des autres créanciers. Il est si facile de faire ces fausses réclamations et si difficile de les combattre qu'il faut absolument protéger les créanciers ordinaires d'une manière ou d'une autre contre ces abus. Pour cela nous devons adopter quelque chose dans le genre de ce que nous avons essayé d'établir dans l'article 48. Cette disposition a été souvent employée en Angleterre, et je suis sûr que nous l'adopterons aussi au Canada à l'avenir. Nombreux sont les cas où non seulement le mari ou la femme se porte créancier pour de l'argent prêté, mais aussi pour salaire

ou appointements. Ces créances peuvent être exactes mais à l'avenir, si ce projet est adopté, les gens mariés devront prendre note que ces créances ne seront payées qu'après toutes les autres. Si, une fois avertis, ils laissent accumuler des dettes de salaires, ils en paieront les conséquences. C'est pour empêcher les nombreuses créances fictives qui sont présentées dans les faillites, que l'on a été obligé dans tous les pays civilisés qui ont une loi de faillites, d'y inclure une disposition comme celle-ci. Si l'article avait un effet rétroactif je ne l'approuverais pas comme je le fais, mais il ne s'applique qu'aux transactions futures.

M. PEDLOW: L'adoption de cet article empêche absolument le mari de prêter de l'argent à sa femme, si elle est dans le commerce; ou, si la femme a des biens personnels, il l'empêche de faire des avances de fonds à son mari. Par conséquent il vaudrait mieux apparemment qu'elle prête son argent au mari d'une autre femme.

L'hon. M. GUTHRIE: Elle peut le faire par l'intermédiaire d'un tiers et la transaction serait parfaitement valable.

M. PEDLOW: Je n'ai rien à dire sur le reste de l'article, mais je demande pourquoi on punit un mari ou une femme pour avoir fait une transaction régulière. Il me semble que ce ne devrait pas être impossible de déterminer si le prêt a été réellement fait ou non.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a longtemps que les tribunaux s'efforcent de le faire.

M. JACOBS: Je peux dire à mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Pedlow) que c'est là un des risques et responsabilités qu'une personne prend quand elle se marie.

(L'article est adopté).

M. le PRESIDENT: L'article 51 (priorité des réclamations) avait été laissé en suspens.

L'hon. M. GUTHRIE: A la demande de l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), nous pouvons adopter cet article maintenant.

(L'article est adopté).

M. le PRESIDENT: On avait laissé en suspens l'article 52 (droits du propriétaire de saisir ou de réaliser le loyer cessent, mais la priorité est accordée).

M. McKENZIE: Est-ce que cela change d'une façon quelconque le droit ordinaire qu'a un propriétaire de percevoir son loyer?

[L'hon. M. Guthrie.]

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, monsieur le président, cela le restreint. La loi à ce sujet n'est pas la même dans toutes les provinces. Dans l'Ontario, dans le cas d'une faillite, nous allouons au propriétaire un an de loyer échu comme créance privilégiée et aussi trois mois de loyer à venir.

Dans la province de Québec, paraît-il, le bailleur peut légalement demander une année de rente d'avance et dans les autres provinces on tolère diverses sommes. Le comité qui était chargé de ce bill, l'an dernier, a soigneusement étudié cet article, on a prétendu que si nous portions atteinte aux droits des bailleurs, ceux-ci poseraient des conditions plus sevères dans la négociation des baux et que probablement le loyer deviendrait payable d'avance. Cependant, une association représentant presque trente mille détaillants de ce pays a comparu devant le comité et expressément approuvé cette disposition législative. Ils ne redoutent nullement les conditions que pourraient leur imposer les bailleurs à l'avenir. Cet article décrète que lorsque les procédures en faillite ont lieu, le droit du bailleur à être créancier privilégié ne s'appliquera qu'au loyer des trois derniers mois du terme et il sera le premier gagé ou privilégié sur les biens de la faillite. Un propriétaire peut toujours se protéger. il n'a que faire de laisser les arrérages de loyer courir trois mois. Il est créancier gagé ou privilégié; il peut faire opérer la saisie des biens de son locataire et réaliser son loyer à tout moment. Il fait preuve de négligence s'il laisse les arrérages du loyer s'accumuler plus de trois mois; et pour la protection des créanciers en général, le comité a cru que trois mois de loyer seraient une somme juste et raisonnable pour constituer une préférence sur les créances des autres créanciers. Voilà pourquoi le comité a donné à l'article sa rédaction actuelle. Naturellement, cela n'empêche pas le bailleur de réclamer tout le loyer qui lui est dû, mais pour tout ce qui dépasse les trois mois, il ne figure qu'à titre de créancier ordinaire. Le comité a pensé que cela constituait un juste traitement pour le bailleur, et il importerait de rendre cette disposition uniforme pour tout le pays.

Il ne faut pas l'oublier, les bailleurs ont toujours été, de temps immémorial, des êtres favorisés par nos législateurs et par le législateur britannique.

Notre loi sur les bailleurs et les locataires est un reste du système fédéral et elle date de l'époque où les propriétaires siégeaint au Parlement, les tenanciers n'y sié-

geaient pas. Il y a cinquante ou soixante ans la loi était tellement léonine en faveur du propriétaire que c'était réellement un scandale. Graduellement ces injustices ont été attenuées par des réformes législatives; mais aujourd'hui dans l'Ontario, on donne trop de droit au bailleur, à mon humble avis, quand on lui accorde une année d'arrérages et un loyer de trois mois par anticipation, s'il s'agit de cession. J'ignore comment le comité jugera l'article, mais à mon avis c'est une disposition des plus justes.

(L'article est adopté).

L'hon. M. GUTHRIE: Je prierais le comité de se reporter à l'article 55. J'ai mûrement étudié cet article, eu égard à la discussion qui a surgi autour de la question des débiteurs fugitifs. On s'en souvient, à la dernière réunion du comité, on a longuement discuté sur la disposition qu'il faudrait insérer au bill. Voici la définition que le dictionnaire donne du mot "se soustraire."

Se soustraire à la juridiction du tribunal; se tenir caché.

A mon avis,—et cet avis a été confirmé au cours des conférences que j'ai eues avec d'éminents avocats d'Ontario et de Québec—on perfectionnerait le texte en y insérant les mots "s'enfuir du Canada". Il faut se souvenir que la loi est d'application générale au Canada. Par le fait qu'un débiteur passe d'une province à l'autre, il n'est pas censé fuir, il est encore dans la juridiction du tribunal et il ne se cache pas. Je propose donc:

L'amendement de l'article 55 par l'addition des mots "du Canada" après le mot "se sauver" dans la 10e ligne dudit article, p. 47 du bill.

L'article serait alors ainsi conçu:

Si, après la présentation d'une pétition en faillite contre le débiteur, la cour juge qu'il y a raison probable de croire qu'il se cache, ou qu'il est à la veille de se sauver du Canada, dans le but d'éviter de payer la dette qui a occasionné le dépôt de la pétition en faillite, ou d'éviter sa comparution au sujet de cette pétition, ou d'éviter l'examen de ses affaires ou d'autre façon éviter, retarder ou gêner les procédures en faillite contre lui.

M. PROULX: Le Canada est un grand pays. On pourrait passer de la Nouvelle-Ecosse à la Colombie-Anglaise et se trouver bien loin de ses créanciers. Je préférerais le texte actuel de l'article.

L'hon. M. GUTHRIE: Des membres du barreau d'Ontario et de Québec me disent que l'amendement suggéré perfectionnerait l'article, parce que la juridiction de ces tribunaux s'étend à tout le pays. Celui qui se rendrait dans une autre province au Canada pourrait y être atteint et serait soumis à la juridiction des tribunaux créés par la présente loi.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 63 (juridiction des cours).

L'hon. M. GUTHRIE: On a adopté pour cet article un amendement déclarant que ces cours devraient être des cours supplémentaires dans l'intérêt de la meilleure administration des lois du Canada, d'après l'article 101 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. A la dernière séance du comité, je ne pouvais pas comprendre comment cet amendement pouvait nuire à l'application de la loi, bien que je ne pense pas que c'était un amendement nécessaire. Mais après avoir obtenu l'avantage de l'avis de membres influents du barreau de Québec et d'Ontario, je suis d'avis qu'il est préférable de supprimer l'amendement. Comme me l'a dit une autorité éminente en droit constitutionnel, l'amendement n'a pas d'expérience pratique et il vaut mieux l'abandonner. On m'a fait remarquer que notre propre texte était bien suffisant, sinon plus, que l'article similaire de la loi des faillites, qui est la base de la juridiction des cours provinciales. L'article, dans son texte primitif, est d'une importance égale, il est même plus large dans son texte, puisque nos cours sont reconnues comme ayant juridiction pour rendre des arrêts, les faire exécuter et procurer l'exécution des arrêts d'autres ressorts.

Je propose donc que l'amendement apporté à cet article soit supprimé et que l'article soit adopté dans son texte primitif.

(La motion est adoptée et l'article, tel qu'il figurait dans le premier texte, est adopté.)

Sur l'article 74 (cour pour reviser, etc.)

L'hon. M. GUTHRIE: C'est l'article qui a trait aux appels. On a attiré mon attention sur le fait qu'il n'y a pas de disposition pour instituer un appel dans le cas où un débiteur a obtenu libération ou quand les créanciers ou le juge refusent de lui accorder sa libération. Dans ces circonstances, j'estime qu'il y a une raison d'autoriser l'appel. Je propose donc que l'alinéa suivant soit ajouté comme paragraphe "d" de la subdivision 2:

"d' si la question qui doit être soulevée en appel implique l'octroi ou le refus de la libération au faible ou au cédant quand le montant des dettes des créanciers non payés dépasse cinq cents dollars.

De sorte que si la libération est accordée et que les créanciers s'y opposent, ou si la libération est refusée et que le débiteur réclame, l'une ou l'autre partie peut appeler, pourvu que le montant cumulé des dettes dépasse 500 piastres.

M. JACOBS: Je remarque que l'article 74 limite le droit d'appel à la cour suprême du Canada. Cet appel peut ne pas être permis à moins qu'une autorisation spéciale d'en appeler ne soit obtenue du juge de la cour d'Appel. Pourquoi cela?

L'hon. M. GUTHRIE: Dans la législation moderne, il y a une tendance à restreindre la multiplicité des appels.

M. JACOBS: Le débiteur est assurément intéressé d'une façon vitale à voir sa cause portée devant la plus haute cour du pays quand il s'agit de sa libération. Pourquoi l'appel serait-il limité quand il s'agit d'une question aussi importante qu'une décharge de faillite ou de quelque chose qui a trait à la faillite? Pourquoi l'article ne dirait-il pas:

3. La décision de la cour d'appel sur tout pareil appel doit être définitive et concluante, à moins qu'un appel en soit porté à la cour suprême du Canada.

L'hon. M. GUTHRIE: C'était assurément notre idée de limiter les appels. Je suis tout à fait en faveur de cette limitation.

M. JACOBS: Comme avocat ou comme législateur?

M. COCKSHUTT: Supposez que la dette soit de 500 piastres et qu'une partie en soit contestée et l'autre non. Les 500 piastres s'appliquent-ils au montant contesté ou à tout le montant de la dette?

L'hon. M. GUTHRIE: Ils s'appliquent à la somme "impliquée", c'est le terme employé. J'imagine que ce serait le montant contesté.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 76 (application aux sociétés à responsabilité limitée).

M. JACOBS: Quand le comité a discuté précédemment cet article, on a fait remarquer qu'une société à responsabilité limitée, du moins en Québec, est sur beaucoup de points similaires à l'intérêt d'un actionnaire dans une compagnie par actions, et l'on a demandé que l'article reste en suspens jusqu'à plus ample considération. Le solliciteur général a-t-il obtenu l'opinion des barreaux des différentes provinces sur cette question?

[L'hon. M. Guthrie.]

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons eu une importante discussion en comité et depuis lors je n'en ai pas entendu parler. Dans l'Ontario, nous avons une loi sur les sociétés à responsabilité limitée, mais dans ma pratique je n'ai jamais eu à m'en occuper. L'article sera d'une application très limitée et il est introduit dans la loi pour le cas où il se présenterait un cas de société de ce genre.

M. JACOBS: Dans la province de Québec, les sociétés à responsabilité limitée sont très communes.

Il est possible qu'un homme veuille placer, à un moment donné, disons 10,000 piastres dans une entreprise commerciale. Sous le régime des sociétés à responsabilité limitée il a le droit de placer cet argent mais il n'a rien à faire avec les affaires de l'entreprise; son nom ne doit pas paraître dans la raison sociale et il ne doit pas s'occuper des affaires de la compagnie en aucune façon. Il fournit son argent à la société tout comme s'il le plaçait dans une société anonyme. Si la compagnie vient en mauvaise affaire, le particulier qui lui a prêté des fonds dans les circonstances que je viens d'indiquer ne devrait pas être sujet aux dispositions de la présente loi.

L'hon. M. GUTHRIE: Il est traité exactement comme il le serait en Angleterre. Nous avons copié cet article mot pour mot de la loi anglaise. Il est protégé par cette loi aussi bien qu'il le serait sous le régime des dispositions du statut anglais.

M. JACOBS: Le particulier qui avance des fonds de cette façon-là à une société anonyme, à responsabilité limitée, peut-il être mis en faillite si la compagnie devient insolvable?

L'hon. M. GUTHRIE: De la même façon que si une société à responsabilité limitée était une société ordinaire.

M. JACOBS: Je comprends très bien que la disposition puisse s'appliquer aux membres formant la société elle-même, mais non pas à leur associé.

L'hon. M. GUTHRIE: Cependant la responsabilité de l'associé serait limitée jusqu'à concurrence de la somme qu'il a placée dans la compagnie.

M. JACOBS: C'est-à-dire qu'il serait considéré comme un actionnaire ordinaire dans une société anonyme?

L'hon. M. GUTHRIE: La société serait liquidée comme s'il s'agissait d'une société ordinaire, mais la responsabilité de l'associé serait limitée conformément aux condi-

tions qui ont présidé à la formation de la société; donc la responsabilité de chaque associé ne dépasserait pas la limite qu'on lui a assignée lors de la formation de la société.

(L'article est adopté).

M. Archambault propose que la Chambre revienne à l'étude de l'article 8.

Sur l'article 8 (application de la partie I).

M. ARCHAMBAULT: Je désire proposer un amendement sur cet article. Je m'oppose à ce que la 1re partie du bill s'applique à ceux qui ne sont pas dans le commerce. C'est la première fois dans l'histoire du Parlement canadien que l'on soumet à son approbation une loi de faillite dont les dispositions doivent s'appliquer dans le cas des non-commerçants. La loi de faillite de 1875, qui a été abrogée en 1879, de même que le projet de loi qu'a déposé en 1897 M. Fortin, devenu depuis juge de la cour supérieure, ne s'appliquait pas aux non-commerçants. J'ai étudié avec attention les lois de faillite des différents pays et je me suis rendu compte qu'il n'y a qu'en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis où elles s'appliquent aux gens qui ne sont pas dans le commerce. En France, en Belgique et dans les autres pays, ces lois ne concernent nullement les non-commerçants.

Voici la principale objection que j'ai à faire valoir contre le présent projet. La mise en vigueur d'une loi de faillite est une sérieuse affaire; cela veut dire que les créanciers d'un failli ont le droit d'instituer une enquête minutieuse relativement à ses affaires. C'est un empiètement sur les droits d'un particulier. Une pareille enquête permet aux créanciers de découvrir des secrets privés de toute nature et, de fait, c'est une grave violation du droit de propriété. Le débiteur cesse d'administrer ses affaires; il cède la place à ses créanciers et, comme le dit Thallier dans son ouvrage sur les faillites, seules les raisons les plus concluantes peuvent autoriser une pareille action. Les besoins du commerce fournissent au Parlement l'occasion d'adopter des lois de cette nature, bien qu'elles soient évidemment odieuses aux droits des particuliers. Le crédit exige l'adoption de pareilles lois, une semblable violation de la liberté du propriétaire; elles sont indispensables aux besoins du commerce. Dans quelle situation un commerçant se trouverait-il placé s'il était dans l'impossibilité d'obtenir du crédit de son banquier ou de ses autres créanciers? C'est la seule raison d'être d'une loi de faillite. La loi donne l'assurance au banquier ou aux autres créanciers que si le débiteur fait faillite, un syndic sera nommé pour administrer les biens au bénéfice de tous les créanciers, peu importe qu'ils soient sur les lieux ou absents. Autrement, en l'absence d'une loi de cette nature, les créanciers ne seraient pas protégés du tout dans certaines éventualités contre lesquelles personne n'est en mesure de protéger ses intérêts.

Dans les relations d'affaires qui se nouent de nos jours, il arrive assez souvent que certains créanciers habitent à des distances considérables des endroits où sont domiciliés leurs débiteurs, tandis que d'autres habitent tout près. Or, si la loi des faillites était abrogée, les créanciers les plus rapprochés d'un débiteur et qui sont en conséquence en relations suivies avec lui, s'empareraient sans délai de ses biens au détriment des créanciers plus éloignés; de plus, si nous n'avions pas une loi de faillite, il s'ensuivrait que toutes les ventes devraient se faire au comptant. Il n'y aurait plus de crédit et conséquemment plus de commerce pour ainsi dire. Néanmoins je prétends que cette considération ne s'applique pas aux non-commerçants. Le juge, l'avocat, le médecin et les membres des professions libérales vivent en général de leurs revenus ou de leurs traitements; ils ne sont donc pas excusables de vivre au delà de leurs moyens. La profession qu'ils exercent écarte toute idée de spéculations qui sont inhérentes au commerce; si l'homme de profession obtient du crédit, ce n'est pas en donnant ses biens en garantie, mais bien sur sa promesse personnelle de payer, de sorte que ses créanciers sont obligés d'attendre qu'il ait touché son revenu.

A la différence du commerçant, pour qui le crédit est une nécessité commerciale, la société n'a pas d'intérêt à savoir si le particulier qui touche un salaire obtient du crédit ou non. Admettant que ce dernier s'endette, il est bien improbable que ses créanciers seront ou tellement nombreux ou demeurant pour la plupart si loin, que ceux qui vivent dans le voisinage du débiteur recueillent tous les bénéfices, au détriment des autres. Il y a, en outre, un point de vue constitutionnel à considérer. J'accorde pour un moment qu'une loi de faillite relative aux commerçants est du domaine de l'autorité fédérale, même si elle touche aux droits civils et à la propriété; mais je soutiens que le paragraphe 21 de l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ne lui a évidemment conféré ce pouvoir que parce qu'il a rapport à la législation commerciale ou industrielle,

qui est exclusivement du domaine du gouvernement fédéral. Je suis sûr, néanmoins, que, dans le paragraphe 13 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, lequel donne aux provinces la maîtrise des lois relatives à la propriété et aux droits civils, l'intention des législateurs n'a pas été d'étendre la législation sur la faillite à rien que fût étranger au commerce ou à l'industrie, et ce serait tromper cette intention que de rendre la présente loi applicable aux personnes qui ne sont pas dans le commerce. Je propose donc, appuyé par M. Jacobs:

Que le premier paragraphe de l'article 8 soit modifié en rayant tous les mots qui suivent la 1re ligne de cet article, savoir la ligne 21 de la page 8, et en y substituant les mots: "non-commerçants."

L'hon. M. GUTHRIE: La motion soulève une difficulté susceptible d'un débat considérable. La loi de faillite de 1875 a indubitablement voulu restreindre son application aux seuls commerçants, et cette restriction a donné lieu à maintes plaintes. On allègue qu'un grand nombre de particuliers qui ne sont pas dans le commerce s'endettent et qu'il y a lieu de les traiter comme les citoyens ordinaires du pays, responsables de leurs actes envers la justice, qu'il s'agisse d'une loi de faillite ou autre. De plus, reste toujours la difficulté de définir convenablement le mot "commerçant". La définition qu'en donne la loi de 1875 était certainement défectueuse, mais elle couvre presque deux pages d'écriture à la machine et elle définit presque toutes les sortes d'entreprises commerciales que nous connaissons au Canada.

Cette définition ne suffirait tout de même pas aujourd'hui, car nous avons actuellement de nombreuses avenues commerciales ou industrielles qui n'existaient pas alors. Il serait donc extrêmement difficile de définir au juste qui sera commerçant et qui ne le sera pas. L'expérience a démontré, en Angleterre, que la loi devait s'appliquer à toutes les catégories de citoyens en général. Je crois que, vers 1860, la loi n'avait d'application qu'aux commerçants, mais une expérience de quelques années en a fait étendre l'application et, en Angleterre comme aux Etats-Unis, la loi s'applique, aujourd'hui, à tout le monde, non pas seulement quant aux obligations établies par la loi, mais quant aux avantages qu'elle confère au débiteur honnête, à qui elle assure l'acquittement de ses dettes. Je sais, cependant, qu'en Belgique, en France et dans une couple d'autres pays de l'Europe continentale, les lois de faillite n'ont encore d'application qu'aux commerçants. Après avoir entendu à ce sujet les observations de corps commerciaux en aussi grand nombre que j'ai pu, et avoir aussi entendu, aux séances du comité spécial, une longue discussion de cette affaire par un grand nombre d'intéressés, j'en ai tiré la conclusion, avec le comité, que, pour que la loi ait des chances raisonnables de fonctionner d'une manière suffisante, il faut qu'elle soit générale dans son application. L'association des détaillants, par exemple, laquelle se compose de près de 30,000 membres au Canada, nous a représenté qu'il était bien peu juste de tout leur mettre sur les épaules, sans le bénéfice de quoi que ce soit.

Les hommes de profession constituant, nous dit-on, une des classes de la société qui contractent le plus de dettes, on nous a demandé pourquoi ne pas les comprendre dans l'application de la loi, et le comité s'est rendu à cette observation. Mon avis à moi est que, si vous tenez à ce que la loi ait des chances raisonnables de réussir, vous devez l'étendre à d'autres classes qu'à celle des commerçants. Si elle devait causer de trop graves ennuis au public et devenir une imposition par trop gênante, il ne s'écoulerait pas un an sans que l'on demande sa révocation. Je ne crois pas, néanmoins, qu'elle cause le moindre embarras. Je crois, au contraire, qu'elle sera très avantageuse aux débiteurs comme aux créanciers, et je suis en faveur d'une application générale de ses dispositions.

M. CAMPBELL: Pourquoi ne pas comprendre les classes agricoles?

L'hon. M. GUTHRIE: Les classes agricoles ont été l'objet d'un débat tout particulier. On allègue que le cultivateur est sujet à des accidents beaucoup plus nombreux que dans le cas de toute autre classe de la société. Il peut être solvable, aujourd'hui, avoir de grandes espérances pour l'année qui vient et, juste au moment où tout s'annonce pour le mieux, il subira un véritable désastre. Il serait dans le cas d'être mis en faillite pour n'avoir pas pu satisfaire à des échéances pressantes, et la vente de ses biens lui enlèverait sa terre.

Mais d'après le cours ordinaire des choses, s'il obtenait un délai d'une couple d'années, il aurait peut-être de bonnes récoltes et réussirait à se libérer. Il peut avoir été victime de malheurs inévitables, et c'est pour cela qu'on n'a pas eu l'intention d'appliquer la loi aux cultivateurs ni aux ouvriers qui ne gagnent qu'un faible salaire.

M. JACOBS: D'accord en cela avec l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault), je soutiens que les dispositions de la première partie de la loi ne devraient s'appliquer qu'aux marchands. La raison pour laquelle je suis en faveur de sa proposition d'amendement à cette fin, c'est que si nous permettons la mise en faillite de personnes appartenant à d'autres classes qu'à celle du commerce nous allons établir en ce pays le règne d'un état de choses pour ainsi dire scandaleux. Il y a peut-être, par exemple dans la magistrature ou au Parlement, ou hors de là, des hommes qu'on songerait à mettre en faillite pour le simple plaisir de les tracasser.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons prévenu les poursuites malicieuses.

M. JACOBS: On pourrait peut-être procéder à la mise en faillite sans prouver de malice, car celui qu'on voudrait mettre en faillite devrait peut-être de l'argent qu'il serait incapable de payer. Ainsi, par exemple, l'adversaire politique d'un homme public pourrait profiter d'un temps où celui-ci est incapable d'acquitter ses dettes, pour le mettre en faillite et le chasser de la vie publique.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y aurait malice.

M. JACOBS: Pas nécessairement.

L'hon. M. GUTHRIE: Tout motif indirect comporte malice.

M. JACOBS: Ce sera à celui qu'on voudra mettre en faillite de prouver qu'il est en état d'acquitter ses dettes, et s'il est incapable de faire cette preuve, la requête demandant sa mise en faillite sera accordée.

L'hon. M. GUTHRIE: Cela ne s'appliquera qu'aux dettes futures et non aux dettes passées.

M. JACOBS: Le solliciteur général a l'air de s'imaginer qu'à l'avenir tout homme public va être en état d'acquitter ses dettes; cependant, il y a pour ainsi dire présomption qu'un homme public ne l'est pas. Que dis-je? Il y en a même qui sont forcés d'accepter un poste de juge parce que l'exercice de la profession d'avocat ne leur a pas fourni de quoi vivre et les a même obligés de s'endetter. Des hommes comme ceux-là pourraient être mis en faillite et il leur serait, dès lors, impossible de rester en fonctions. L'observation du solliciteur général comportant que ces gens-là n'échapperont pas à la loi n'est pas pertinente, car on les assujettit à la loi par le fait même qu'on leur permet de demander, de leur propre gré, à être mis en faillite. Si cet article est modifié il n'empêchera plus personne de se prévaloir de la loi et de se mettre de lui-même en faillite. La raison de mon objection, c'est que ceux qui ne sont pas commerçants pourront être mis en faillite tout comme les commerçants; mais le commerçant est présumé devoir de l'argent, et celui qui ne l'est pas est présumé n'en devoir que par accident. Le solliciteur général ferait bien d'accepter la proposition d'amendement du député de Chambly.

M. COCKSHUTT: Cette proposition d'amendement a une trop grande portée, elle aurait pour effet de soustraire à l'empire de la loi nombre de gens n'appartenant pas à la classe du commerce.

M. JACOBS: Elle n'aurait pas cet effet-là, puisqu'ils peuvent se mettre, d'eux-mêmes, en faillite.

M. COCKSHUTT: Elle ne les assujettit pas à la loi, puisqu'elle dit que l'acte qu'il s'agit maintenant d'adopter ne s'applique pas à ceux qui ne sont pas commerçants.

M. ARCHAMBAULT: Je veux qu'on ne puisse pas les mettre en faillite, mais ils pourront s'y mettre, d'eux-mêmes, s'ils le désirent. Ma proposition n'a trait qu'au seul cas où un homme est forcé par un autre de faire faillite.

M. COCKSHUTT: Il arrive souvent qu'un homme de profession qui reçoit de fortes sommes pour les placer, se trouve dans l'embarras. . . .

M. JACOBS: Alors, on l'envoie en prison.

M. COCKSHUTT: . . parce qu'il n'a pas placé ces fonds comme son client le désirait. Il n'est peut-être pas commerçant, mais ne devrait-il pas être assujetti à la loi. Nous devrions apporter beaucoup de soin à la définition des occupations d'après lesquelles il est présumé qu'on n'est pas commerçant.

M. JACOBS: Il peut se présenter des cas comme celui que l'honorable député vient de mentionner, mais alors celui qui est coupable de malversation est mis en prison. Il peut se prévaloir de la loi en se mettant, de lui-même, en faillite, mais il ne peut être libéré. D'après la proposition d'amendement, quiconque demandera lui-même à être mis en faillite pourra être libéré.

Nous voulons établir une distinction entre les commerçants et ceux qui ne le sont pas. Cette question a été discutée non seulement dans la Chambre, mais au dehors, et le sentiment dominant était que le soliciteur général accepterait cet amen-

dement. J'ai été un peu surpris de constater qu'il refusait de le faire pour un motif que lui seul connaît.

(L'amendement de M. Archambault n'est pas adopté.)

Sur l'article 14, paragraphe 4 (le syndic doit donner une garantie générale).

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose que ce paragraphe soit modifié par l'addition des mots suivants:

Si la garantie exigée est donnée en argent, le syndic a le droit de recevoir l'intérêt que prescrira le règlement général.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES SPECIALITES ET MEDICAMENTS BREVETES.

Le projet de loi (bill n° 53), déposé par l'honorable Maclean, tendant à modifier la loi des médicaments brevetés et des spécialités pharmaceutiques, est lu une 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'alinéa "d", article 2 (spécialité ou médicament breveté).

L'hon. M. MACLEAN: Je désire proposer comme amendement l'insertion, dans la 23e ligne, des mots suivants, après le mot "ministre":

Le formulaire national des Etats-Unis d'Amérique.

C'est simplement une autre pharmacopée.

(L'amendement est adopté.)

Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 2, paragraphe 2 (nomination d'agents).

L'hon. M. MACLEAN: Je propose de modifier le paragraphe par la suppression du mot "fabricant" dans la 1re ligne et la substitution du mot "propriétaire".

Dans la 3e ligne, je propose de biffer le mot "propriétaire" et de lui substituer le mot "fabricant".

(L'amendement est adopté.)

Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 3, paragraphe 1er (certificat d'enregistrement).

L'hon. M. MACLEAN: Je propose de biffer les mots "et tout", dans la 2e ligne et de les remplacer par les mots "ou le". La phrase sera alors rédigée de cette manière:

[M. Jacobs.]

Tout fabricant d'un médicament breveté ou "proprietary", ou l'agent....

Et le reste. Cela veut dire l'agent du fabricant qui ne demeure pas en Canada.

M. STEELE: Le pharmacien détaillant qui fabrique une spécialité serait-il compris dans le mot "fabricant" employé dans cet article? Dans ce cas, il me semble que ce serait une injustice envers le pharmacien détaillant qui fabrique peut-être et vend une préparation ou deux que de l'obliger à payer le même honoraire que le fabricant en gros de médicaments brevetés qui peut en vendre pour $100,000 par année.

L'hon. M. MACLEAN: La réponse à l'objection de l'honorable député se trouve dans la définition de l'expression "médicament breveté ou spécialité pharmaceutique" du deuxième article du bill. Cette définition s'applique à "tout médicament artificiel fabriqué pour l'usage interne ou externe de l'homme, et dont le nom, la composition ou la définition ne se trouve ni dans la pharmacopée britannique", et le reste. Si la préparation pharmaceutique dont parle mon honorable ami ne se trouve dans aucune des pharmacopées énumérées dans la définition du terme "spécialité pharmaceutique", la loi ne s'applique pas à cette préparation. Autrement, elle serait une spécialité pharmaceutique.

M. STEELE: Dans ce cas, nous pouvons croire que plusieurs des médicaments préparés par les pharmaciens détaillants et vendus par eux en petites quantités dans leurs propres magasins sont compris sous la désignation "spécialités pharmaceutiques" et que les pharmaciens détaillants doivent payer un honoraire de $2 avant de pouvoir vendre ces articles?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. STEELE: Il me semble que, si l'honoraire était réduit à $1, et il ne saurait être moindre, cela ferait disparaître en partie l'injustice qui en résulterait autrement. De plus, le fabricant en gros pourrait fort bien payer plus que $2.

L'hon. M. BELAND: Très bien!

M. STEELE: Je croirais que le fabricant en gros s'en tirerait aisément s'il avait à payer un honoraire inférieur à vingt-cinq dollars.

M. KEEFER: J'ai une question à poser au ministre au sujet de la mise des timbres d'accise sur ces médicaments brevetés.

Ces timbres doivent être apposés, si je comprends bien, par le pharmacien qui vend le médicament.

L'hon. M. MACLEAN: Cette question devrait être soulevée au sujet d'un bill comportant des revenus publics.

M. KEEFER: Mais, ne procède-t-on pas ainsi que je l'ai dit?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. KEEFER: J'ai reçu des plaintes de pharmaciens qui prétendent que c'est là une exigence onéreuse et injuste. Pourquoi le commerçant de gros, surtout maintenant que la loi l'oblige à faire une déclaration, n'apposerait-il pas les timbres d'accise au moment où il expédie ses médicaments? Pourquoi charger le pharmacien d'une tâche qui incombe au fabricant, et le rendre passible d'une amende s'il ne s'en acquitte pas? Plusieurs pharmaciens importants m'ont fait des représentations à ce sujet et voudraient être libérés de cette obligation.

L'hon. M. MACLEAN: Je me ferai un plaisir de communiquer au ministre des Finances les remarques de mon honorable ami, qui concernent la façon de prélever les impôts. J'ai déclaré il y a peu de jours—je ne me rappelle plus à quel propos—que lors de la présentation du budget de 1914, qui, si je ne me trompe, soumettait entre autres les médicaments brevetés à un impôt, la loi décrétait que cet impôt serait payé par les marchands de gros. Ceux-ci firent de telles représentations au ministère des Finances qu'ils le décidèrent à modifier ce mode de prélèvement. Je suis pour ma part d'avis que les objections soumises par les commerçants de gros sont bien fondées. Ils importent une grande quantité de médicaments brevetés en colis contenant une grosse ou deux grosses de bouteilles, et ce serait un grave inconvénient pour eux que d'avoir à ouvrir tous ces colis pour poser le timbre voulu sur chaque bouteille.

M. KEEFER: Ce doit être un inconvénient encore plus grave pour le pharmacien qui débite ces médicaments.

L'hon. M. MACLEAN: Je reconnais que cela constitue un assez grand inconvénient, mais les objections de l'honorable député viendront plus à propos lors de la discussion du budget.

M. KEEFER: Ne pourrait-on pas obliger le fabricant à apposer ces timbres?

L'hon. M. MACLEAN: Je me suis efforcé d'expliquer à mon honorable ami la difficulté que cela présente.

M. KEEFER: En ce qui concerne les importations; mais, cette difficulté n'existe plus dans le cas de médicaments brevetés de fabrication locale.

L'hon. M. MACLEAN: Supposons alors que le fabricant vende ses médicaments en gros et que le commerçant les mette en plus petits colis pour la vente au détail, comment le fabricant pourra-t-il apposer les timbres?

M. KEEFER: Cela constitue une excellente raison d'exiger une déclaration. Pourquoi ne pas faire un règlement à cette fin?

L'hon. M. MACLEAN: Nous pourrons fort bien discuter tout cela plus tard, lorsque le budget sera soumis à la Chambre.

En ce qui concerne les remarques de mon honorable ami de Perth-Sud, au sujet de l'article 3, je me propose de soumettre un amendement permettant au fabricant d'obtenir la remise de l'impôt, s'il démontre d'une façon satisfaisante au ministre que ses ventes ne se sont pas élevées à $25 dans l'année. L'impôt de $2 s'applique à chaque médicament breveté, et peut devenir très onéreux en certains cas.

M. STEWART: La question de décider qui doit apposer les timbres a été longuement discutée lors de l'adoption de la loi. Pharmaciens comme fabricants ont été entendus, et le mode actuel a été choisi de préférence. Un des arguments que l'on a fait valoir établissait que, ce timbre constituant un impôt de guerre, l'acheteur ou le consommateur devait le payer, et non pas le fabricant ou le pharmacien.

M. KEEFER: Le consommateur paiera toujours le timbre en définitive, quel que soit le mode de l'apposer.

M. STEWART: Je ne le nie pas. Mais, je citais l'argument que l'on a fait valoir à ce moment-là. Si le fabricant était contraint d'apposer le timbre, le coût en serait inclus dans la note qu'aurait à payer le pharmacien. Conséquemment, le pharmacien se trouverait à avoir placé au compte de son capital une somme égale à la valeur des timbres requis sur tous les médicaments en magasin tombant sous le coup de cette loi. Or, ceci étant un impôt de guerre, qui devra logiquement cesser d'exister à la conclusion des hostilités, le pharmacien aurait alors tous ces médicaments portant un timbre que le consommateur ne serait plus tenu de payer. Ceci a été une des raisons déterminantes pour l'adoption du mode actuel, et je crois qu'un bon nombre de pharmaciens n'y trouvent pas à redire.

Il n'y a aucun doute, cependant, que la taxe pourrait bien disparaître complètement, parce qu'on dit que 62 p. 100 du revenu ont été employés aux frais de perception et de mise en vigueur de la loi. Les pharmaciens du détail demandent avec instance l'abolition de cette taxe. Mais pour les raisons que j'ai données, les avis sont partagés sur le mode de perception de la taxe si on doit la maintenir.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler au comité, avant qu'aucun autre honorable député prenne la parole, que toute discussion qui se rapporte aux timbres du revenu sur les remèdes brevetés ne concerne pas le projet de loi à l'étude.

M. GAUVREAU: Cela sera discuté quand le budget sera présenté à la Chambre. Nous perdons notre temps.

M. McGIBBON (Muskoka): Je désire appuyer la question soulevée par mon honorable ami de Perth-Sud (M. Steele). Un droit de deux piastres n'est pas suffisant. Il est du plus grand ridicule de ne demander que deux piastres par année à une maison pour la fabrication de remèdes brevetés, surtout de nos jours que l'on fait un si pressant appel de revenus.

M. STEELE: Je veux m'expliquer plus clairement. Les pharmaciens du détail d'Ontario—je ne puis parler que de ceux-ci—ont chacun certains articles de leur fabrication qu'ils vendent à leur bénéfice. Chacun peut avoir deux, trois, ou même dix ou quinze remèdes de sa propre préparation. Il ne fait que très rarement un commerce du gros. S'il doit payer deux piastres pour l'enregistrement de la formule de chacun de ces remèdes, c'est une taxe assez lourde, et pourrait représenter une trentaine de piastres. Le pharmacien de gros peut manufacturer deux ou trois articles, mais en vendre pour une valeur de plusieurs milliers de piastres, tout en ne payant qu'une taxe de 4, 6 et 8 piastres. Le pharmacien de détail lui, paie deux ou trois fois cette somme pour son commerce de détail. On peut donner pour argument que la loi ne peut être appliquée aux pharmaciens du détail. Mais si elle est mise en vigueur aussi strictement dans tout le pays que toute autre loi, je pense que ce sera une grande injustice à l'égard des pharmaciens du détail qui préparent leurs propres remèdes brevetés.

M. ANDERSON: Si un pharmacien met ces remèdes sur son comptoir et qu'il dise à un client qui se plaint de bronchite: "Voici un remède pour vous", et qu'il lui offre une des bouteilles du comptoir, il exerce la médecine en contravention de la loi. Ce bill l'empêchera d'agir de la sorte, parce qu'il dit qu'un remède ne sera vendu comme remède de préparation secrète pour aucune maladie déterminée.

L'hon. M. MACLEAN: Si un homme désire enregistrer la formule et le nom de son remède, il peut le faire sur-le-champ, au coût de deux piastres seulement, en vertu de la loi actuelle. Les droits de sa formule se trouvent protégés.

M. COWAN: Pour combien de temps?

L'hon. M. MACLEAN: Pour toujours. Je ne pense pas que nous puissions distinguer entre le pharmacien du gros et celui du détail. Je puis assurer au comité que ce dernier ne s'oppose pas à ce droit de deux piastres. On nous dit que c'est fort satisfaisant. Plus loin dans la loi, vous verrez que tout fabricant de spécialité peut aussi payer un droit annuel pour permis de vente, un droit d'une piastre pour chaque remède.

M. GAUVREAU: Je ne pense pas que ce droit de deux piastres soit suffisant, parce que nous sommes envahis par toutes sortes de remèdes brevetés qui ne contiennent pour ainsi dire rien d'efficace. Nous devrions imposer un droit plus élevé pour empêcher l'envahissement du marché par ces spécialités.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne crois pas qu'on puisse restreindre la fabrication des remèdes brevetés en élevant les droits.

M. KEEFER: Un droit de deux piastres me semble ridicule pour le privilège de l'enregistrement d'une marque de commerce pour toujours.

L'hon. M. MACLEAN: Le droit de l'enregistrement de toutes les marques de commerce est peu élevé.

Sur le paragraphe 2 (contenus).

L'hon. M. MACLEAN: On se propose de créer, par ce projet de loi, un bureau consultatif. L'article 7 A (2) stipule:

> Le bureau consultatif aura le pouvoir de prescrire ce qui sera sensé être une médication suffisante de médicaments contenant de l'alcool en plus de 2½ pour 100 pour les rendre impropres au breuvage.

On s'agite beaucoup dans les provinces au sujet de la vente des remèdes brevetés parce qu'ils contiennent une trop grande quantité d'alcool. Avant d'être mis en vente, tout remède breveté contenant plus de 2½ p. 100 d'alcool doit être approuvé par le bureau consultatif; je désire modifier cet

article en insérant après le mot "enregistrement" à la 2e ligne, les mots suivants:

Ou tout remède contenant plus de 2½ pour 100 d'alcool ou contenant aucun des médicaments mentionnés dans ou ajoutés à l'annexe de la loi.

Nous ne changeons pas l'annexe qui contient une liste de drogues dangereuses qu'on ne peut employer qu'avec le consentement ou la permission du Bureau consultatif. Le pourcentage est établi à deux et demi pour la raison qu'en aucune province ce pourcentage d'alcool n'est prohibé dans les remèdes ou les médicaments brevetés.

Je voudrais modifier le paragraphe également en biffant les mots "la formule essentielle ou la composition de ce médicament" et y substituant les mots "la quantité d'alcool de la drogue ou des drogues contenue dans ce médicament". Cela permettra au bureau consultatif de déterminer si le contenu en alcool dépasse deux et demi pour cent et fournira également les renseignements voulus sur la drogue ou les drogues contenues dans le médicament. L'article tel qu'inscrit exige la déclaration de la formule essentielle et de la composition du médicament. On a jugé que ce procédé prêtait à l'injustice en ce qu'il oblige le propriétaire à dévoiler ses secrets.

(L'amendement est adopté. Le paragraphe ainsi modifié est adopté).

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

Reprise de la séance.

Sur le paragraphe 3 de l'article 3 (la préparation du médicament doit être surveillée):

L'hon. M. MACLEAN: Je propose:

Que les mots suivants soient rayés du paragraphe 3 de l'article 3:

"La préparation du médicament doit être constamment sous la surveillance d'un pharmacien diplômé de la province où se prépare le médicament."

Et que les mots suivants y soient substituées:

"Lorsque, pour des raisons valables, le ministre l'exige, la préparation d'un médicament quelconque contenant plus de deux et demi pour cent d'alcool, ou contenant l'une quelconque des drogues mentionnées dans l'annexe de la présente loi, doit être sous la surveillance continuelle d'un pharmacien, d'un chimiste ou d'une autre personne qualifiée."

Nous voulons que la surveillance constante ne soit pratiquée qu'à la demande du ministre. Dans plusieurs cas les fabricants ont trouvé trop dispendieux de faire cette surveillance et le département a cru qu'une disposition dans le sens du présent amendement protégerait suffisamment le public.

M. McGIBBON: Il n'est pas possible que ces compagnies préparent des médicaments destinés à la consommation publique sans que le travail soit sous la direction d'hommes expérimentés; donc, du moment que les surveillants compétents s'y trouvent je ne vois pas la nécessité de modifier l'article.

L'hon. M. MACLEAN: J'aimerais à avoir l'opinion du comité là-dessus. Nombre de médicaments brevetés et de spécialités pharmaceutiques sont des préparations bien simples, ne sont nullement dangereux et sont parfois fabriqués par petites quantités seulement. Il y a certainement beaucoup à dire en faveur du maintien de l'article tel qu'inscrit, mais j'ai trouvé que si le ministre était autorisé à exiger la surveillance lorsqu'il la jugeait nécessaire, que cela constituerait une garantie suffisante pour le public.

M. SHEARD: L'amendement a certainement sa raison d'être. A mon sens l'objet de cette disposition est de permettre la prescription des médicaments dans une pharmacie ordinaire par un étudiant en pharmacie qui, devant la loi, n'est pas un pharmacien autorisé. Si, aux termes de l'article dans sa forme actuelle, chaque ordonnance apportée à une pharmacie doit être remplie par un pharmacien diplômé je puis certainement comprendre le besoin de cet amendement, parce que, dans les circonstances, il serait impossible de tenir une pharmacie.

M. McGIBBON: Je ne crois pas que l'honorable député ait saisi le sens de mes observations. Comme je veux dire, nous permettrons à n'importe qui, sans aucune formation spéciale, de préparer ces médicaments et d'utiliser quelques-unes des drogues les plus dangereuses qu'il y ait dans la pharmacopée. Je trouve l'amendement dangereux.

M. COWAN: Il semble que ni l'un ni l'autre des honorables députés n'a bien compris l'objet de cette disposition. A mon sens, le texte permet à une personne non qualifiée la préparation des médicaments qui ne contiennent pas de drogues nuisibles; mais ce n'est pas là le danger. Il se peut que cette personne non qualifiée prépare des médicaments où il n'entre pas de drogues dangereuses, mais dans un endroit où se trouvent des drogues véritablement nuisibles et qu'il pourrait facilement mettre de ces drogues dangereuses dans une préparation qui ne devrait pas être de caractère nocif. Nous ne devrions point permettre aux gens inexpérimentés de toucher à ces dro

gues. Il y a dans chaque pharmacie un pharmacien compétent. Pourquoi ne pas lui faire surveiller chaque préparation.

M. STEELE: Je pense que l'amendement y gagnerait si nous ajoutions à la suite du mot "pharmacien" les mots "ou un chimiste, ou autre personne enregistrée en cette qualité dans la province".

Je conviens qu'on ne devrait confier ce travail qu'à des personnes compétentes. Mais il existe au Canada des manufacturiers en gros qui emploient des chimistes absolument compétents, mais ne portant pas le diplôme de pharmaciens. L'amendement que je propose inclurait les nombreux médecins par tout le pays qui dirigent des pharmacies: ils sont inscrits pharmaciens ou droguistes et sont présumés aptes à surveiller la préparation de ces remèdes; cependant, ils n'emploieraient pas des pharmaciens licenciés chaque fois qu'ils désireraient préparer quelques douzaines d'un médicament simple qu'ils vendent au comptoir des pharmacies.

M. STEWART (Lanark): L'honorable représentant de Perth-Sud décrit d'une façon fort précise la situation existante dans la plupart des laboratoires de pharmaciens fabricants. Le fait est que plusieurs des chimistes travaillant chez les pharmaciens fabricants, en Canada, aujourd'hui, sont des chimistes venus d'Angleterre. La proposition faite par l'honorable député est bonne. L'amendement propose que dans les préparations contenant un des médicaments énumérés dans l'annexe ou plus de 2½ p. 100 d'alcool, la surveillance continue d'un pharmacien ou chimiste licencié soit nécessaire. Dans les préparations qui ne contiennent ni ces drogues ni cet excédent d'alcool, les manufacturiers et le public sont également intéressés; et dans le passé on n'a pas eu lieu de se plaindre sur la suffisance de la surveillance chez les fabricants.

L'hon. M. BELAND: Je vois que l'honorable représentant de Perth-Sud doit proposer un sous-amendement.

(L'alinéa est réservé.)

Sur l'article 5 (permis de vente; droit; terme):

L'hon. M. MACLEAN: Au début de la soirée, j'ai fait allusion à une proposition d'amendement sur cet article. La première partie de l'article déclare :

Tout fabricant d'un médicament breveté ou d'une spécialité doit demander tous les ans un permis pour vendre ce remède, et il doit payer un droit annuel d'un dollar pour chacun de ces permis.

[M. Cowan.]

Je propose que l'article soit modifié en insérant immédiatement après ce dernier mot "permis" les suivants :

Mais si, à la fin de l'année, le fabricant peut prouver à la satisfaction du ministre que ses ventes de ce médicament durant l'année se sont chiffrés à moins de vingt-cinq dollars, le droit payé pour la vente pourra lui être remis.

C'est pour prévoir le cas cité par un honorable député cet après-midi au sujet d'un autre article. Un fabricant ayant le permis de deux dollars pourrait payer le droit de vente, bien que le total de ses ventes durant l'année soit très faible.

M. DUFF: Pourquoi le droit est-il si faible dans le cas du médicament breveté et si élevé dans le cas des engrais? Cet après-midi, nous avons adopté une loi contraignant le fabricant d'engrais à payer 8, 16, 24 piastres pour des permis. Et les fabricants de médicaments brevetés dont, en bien des cas, la vente, à mon avis, ne devrait pas être permise, ne paient qu'un faible droit d'un dollar. Le droit sur les médicaments brevetés devrait être porté à 24 piastres et celui sur les engrais abaissé à un dollar.

L'hon. M. MACLEAN: Il y a une raison d'imposer un droit plus élevé dans le cas des engrais. Les fonctionnaires du département doivent voyager à travers tout le pays pour exécuter la loi des engrais. La détermination scientifique des composants des engrais n'est pas chose facile; elle nécessite des experts. D'autre part, le dépôt d'une formule n'occasionne pas une grosse somme d'ouvrage au département ; après tout, il ne s'agit que d'une inscription. Le numéro d'enregistrement est public; n'importe qui, en s'adressant à Ottawa, peut se procurer tous les renseignements qui accompagnent la déclaration. Dans un cas, le département doit faire un travail considérable, dans l'autre, il ne le doit pas.

M. DUFF: Je ne peux accepter l'explication du ministre. Il importe au public que les inspecteurs du département analysent plutôt les remèdes brevetés que les engrais. On contourne la question. En réalité, ces dispositions devraient faire partie de la loi des engrais, du moins quant aux droits à payer pour les permis. Il est important que le public soit sauvegardé. L'inspection, s'il en faut une, est plus nécessaire ici que dans le cas des engrais.

L'hon. M. MACLEAN: Sous cette loi, comme sous celle des engrais, nous proté-

geons le public. Cette loi-ci n'est pas du revenu.

M. DUFF: Pourquoi la loi des engrais le serait-elle ?

L'hon. M. MACLEAN: Ce n'est pas une loi d'impôts. Le permis a simplement pour effet de contribuer à payer les dépenses qu'entraîne l'application de la loi et c'est, dans ce cas, tout ce que l'on cherche. Si l'on veut retirer un revenu de la vente des médicaments, on pourra discuter cette question lors de l'examen du budget ou des lois d'impôts.

M. DUFF: J'estime que le permis devrait coûter au moins $20.

M. COWAN: Je ne suis pas de cet avis, et je crois que le ministre a parfaitement raison. Ce n'est pas une loi d'impôt; elle a pour objectif de réglementer ce genre de commerce et de veiller à ce que les gens obtiennent les remèdes qu'ils achètent, et rien de plus. Si nous voulons retirer un revenu de la vente des médicaments, le ministre des Finances peut prendre des mesures pour faire payer les commerçants, et quant à moi, l'impôt qu'on pourra leur faire payer m'importe peu. Mais laissons cela au département que cela regarde.

M. McGIBBON (Muskoka): Est-ce que le revenu que procurerait le paiement d'une somme de $1 suffirait à couvrir les dépenses de ce service? Il me semble que le service devrait, comme tous les autres, se suffire à lui-même.

L'hon. M. BELAND: C'est une question très à propos, monsieur le président.

M. McGIBBON (Muskoka): Nous établissons un conseil d'aviseurs et je suppose que l'on rétribuera ceux qui en feront partie. Si, avec des permis à $1, on peut couvrir les dépenses du service, je ne vois pas pourquoi on l'augmenterait; mais le service doit se suffire à lui-même.

L'hon. M. MACLEAN: Je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami des informations très exactes. Le service entraînera probablement une dépense de $30,000 par année, et il me semble que la somme proposée pour les permis devrait contribuer largement à couvrir cette dépense. Si, après un an d'essai, on juge que le prix du permis doit être élevé, on pourra modifier la loi. Pour le moment je pense que le taux est raisonnable.

L'hon. M. BELAND: Le ministre a à ses côtés un fonctionnaire du département. Peut-être pourrait-il dire au comité combien il y a de permis payés et combien sont émis dans le cours d'une année. Alors nous pourrons nous faire une idée de la proportion exacte dans laquelle la somme provenant des permis peut contribuer à payer les frais du service.

L'hon. M. MACLEAN: Jusqu'ici le fabricant de médicaments brevetés était obligé de n'avoir qu'un seul permis pour tout ce qu'il fabriquait, et l'impôt qu'il payait couvrait, disons, deux cents produits. D'après ce projet-ci, il faut qu'il fasse enregistrer chaque produit breveté et qu'il paie une taxe sur chacun. Vu la façon dont nous procédions jusqu'ici, il nous est impossible de donner l'information que l'honorable député demande. Si ce projet est adopté, tous les médicaments brévetés doivent être enregistrés et dans un an nous aurons une idée très exacte du nombre de ces médicaments qui sont fabriqués au Canada et du revenu qu'ils procureront. J'imagine que l'on doit fabriquer un grand nombre de médicaments et préparations brevetés au Canada.

M. GAUVREAU: Comme je l'ai déjà dit, je ne vois pas pourquoi nous n'imposons qu'une taxe de $1 sur les remèdes brevetés. Le pays est inondé de ces remèdes. Si un pharmacien veut vendre un nouveau produit breveté, ce n'est pas la taxe de $1 qui l'en empêchera. Il essayera d'en multiplier le nombre pour les faire avaler au public. Si nous imposons une taxe de $5 à $25 sur chaque remède breveté qu'il veut lancer sur le marché, il fera un peu plus attention. Je propose que l'on modifie cet article en remplacant le mot "un" par le mot "cinq", de façon que la taxe soit de $5 au lieu de $1. Prenez l'huile de foie de morue et le sirop d'hypophosphate Wampole; cette marque ne paye qu'un dollar par année et rapporte peut-être des millions. On me dit que dans le premier de ces remèdes, il n'y a pas plus d'huile de foie de morue que dans le creux de ma main.

M. FOURNIER: Le ministre veut-il expliquer comment cette loi sera appliquée? Il ne sait peut-être pas que la plupart des pharmaciens achètent, disons, du sirop de pin blanc, de plusieurs fabricants, comme, par exemple, Parke, Davis et Cie, John Weyth et Cie, de Philadelphie, Sharpe and Dohme, et Frost. Les fabricants dans chaque cas mettent sur le remède le nom du pharmacien. Va-t-on imposer une taxe sur chacun des produits? Dans ce cas, combien

de ministre pense-t-il qu'il va retirer? Cela va rapporter des millions. Les pharmaciens paieront pour le produit, soit qu'il soit fabriqué par Sharpe and Dohme, John Weyth et Cie ou autres. Je parle au point de vue des pharmaciens. Tous les médicament brevetés que nous voyons sur les rayons des pharmacies sont faits de la même façon par les fabricants que j'ai cités.

Ce sont là des maisons de tout premier ordre, leurs marchandises sont de qualité supérieure, et si vous imposez cette licence, tout pharmacien devra payer le droit sur le même article.

Un DEPUTE: Et le consommateur devra payer.

M. FOURNIER: Le consommateur aura à payer. Disons qu'il y ait cinquante pharmaciens à Ottawa. Ces cinquante pharmaciens devront se procurer un permis pour vendre du sirop de goudron, de pin blanc ou quelque autre sirop. Il devrait y avoir ici quelque article constituant une sauvegarde à cet égard.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami de Témiscouata (M. Gauvreau) dit-il que le droit devrait être de cinq dollars?

M. GAUVREAU: Je tiens à ce que mon amendement soit mis aux voix, afin qu'on sache la pensée du pays à cet égard.

M. le PRESIDENT: Il y a déjà un amendement proposé au paragraphe. Il serait peut-être préférable d'adopter cet amendement avant d'aborder l'étude de l'amendement proposé par l'honorable député (M .Gauvreau).

L'hon. M. MACLEAN: L'amendement proposé par l'honorable député (M. Gauvreau) vise plutôt au rejet de la motion tendant à l'adoption du bill à l'étude. J'ignore quel but se propose l'honorable député en faisant cette proposition. Vise-t-il à l'interdiction absolue ou à la restriction de la fabrication des médicaments brevetés; ou bien sa proposition tend-elle à l'accroissement du revenu?

M. GAUVREAU: Certainement, elle tend à l'accroissement du revenu et à empêcher qu'on inonde le marché de médicaments brevetés qui n'ont aucune valeur.

L'hon. M. MACLEAN: Quoi qu'il en soit, la résolution de l'honorable député est mal fondée. Il ne s'agit nullement, ici, d'un projet visant à la production de recettes.

M. GAUVREAU: Retranchons cette dernière disposition et disons que ma résolution tend à empêcher les fabricants d'inonder le marché de médicaments brevetés.

L'hon. M. MACLEAN: De deux choses l'une: la fabrication de médicaments brevetés est un commerce légitime, ou bien il ne devrait pas exister. On ne saurait loyalement et en justice, mettre ce commerce sur un autre pied que les autres genres de commerce. D'après sa nature même, il est vrai, ce commerce doit s'exercer prudemment et demande des sauvegardes. Mais nous n'avons pas le droit de tenter de restreindre la fabrication des médicaments brevetés ou des spécialités, et cela au moyen de taxes. Ce ne serait pas là une bonne mesure législative, et je ne saurais accepter l'amendement, quel que soit l'avis du comité. Si mon honorable ami vise, par son amendement, à la création de recettes, alors je dis que c'est du ressort du ministre des Finances. Je ne suis guère au courant du commerce des médicaments brevetés. Il a sans doute quelque utilité et répond à certains besoins. Il y a nombre de personnes qui croient réellement que la fabrication des médicaments brevetés joue un rôle important dans la vie du pays.

M. GAUVREAU: J'ai peut-être été trop modéré, et j'aurais dû proposer un droit de 25 à 50 dollars. Je ne suis ni pharmacien, ni avocat de profession; je ne suis que notaire. Mais les médecins de mon comté protestent contre le droit de un dollar dont est frappé chaque genre de médicament breveté.

Ils disent qu'il faudrait réglementer la vente des médicaments brevetés en imposant un droit plus élevé. Si le droit n'est que d'un dollar, ces pharmaciens fabriqueront et vendront des médicaments brevetés, à leur gré; or, la majoration du droit à cinq, dix ou peut-être vingt-cinq dollars les portera à songer à leur bourse avant de mettre en vente des médicaments brevetés.

M. STEELE: J'ai cette observation à faire, au sujet de l'amendement proposé par le ministre. Ce que je vise en suggérant la modification de l'amendement, c'est qu'on ne porte pas d'atteinte préjudiciable aux intérêts des pharmaciens détaillants. Si le bill est adopté dans sa teneur actuelle, le pharmacien détaillant qui fabrique son propre genre de médicaments brevetés et les vend en petites quantités, aura à payer une forte quantité des recettes provenant de ces médicaments brevetés.

A mon avis, c'est aux grands fabricants de médicaments brevetés qu'il faut demander ces recettes. Le comité aura peut-être intérêt à apprendre que, l'an dernier, on a fabriqué, au Canada, pour 20,035,954 dollars valant de médicaments brevetés qui, lorsqu'on les revend aux consommateurs, rapporteraient peut-être une somme de 30 ou 40 millions de dollars. Cette grande quantité de médicaments brevetés a été produite par les grands fabricants et, à mon avis, ils devraient payer un droit supérieur à un dollar pour chaque article qu'ils produisent. D'autre part, il ne faudrait pas imposer au pharmacien détaillant un droit de plus d'un dollar pour chaque article qu'il prépare et vend à titre de médicament breveté. Je suggère que le pharmacien détaillant n'ait à payer que son droit d'enregistrement de deux dollars. J'ai établi que la taxe n'est pas équitablement répartie entre les pharmaciens détaillants et les grands fabricants.

L'hon. M. MACLEAN: Le bill ne propose pas d'imposer une taxe, mon honorable ami se trompe sur son objet. Il stipule que tout fabricant d'une spécialité pharmaceutique ou d'un médicament breveté devra l'enregistrer à Ottawa pour que le département sache ce que contiennent les médicaments brevetés vendus au public, et que les fonctionnaires techniques du département puissent analyser les ingrédients et se rendre compte des qualités de ces médicaments. Si après analyse, on reconnaît qu'un médicament breveté ne devrait pas être vendu, il sera placé sur la liste d'interdiction et pour régler son cas il faudrait amender la loi. L'objet du bill est d'obtenir de tous les fabricants qu'ils enregistrent les médicaments brevetés qu'ils peuvent faire. Sur quel principe pouvons-nous déclarer que le pharmacien ordinaire devrait payer moins que le marchand en gros ou le fabricant? Si le fabricant gagne plus d'argent que le détaillant comme cela arrive probablement, le revenu du Gouvernnement devrait percevoir une partie de cet argent sous la forme de taxe sur le revenu. Si nous ne recevons pas assez de cette source alors il faut élever l'impôt sur le revenu.

M. MORPHY: Je ne suis ni médecin ni pharmacien je m'intéresse simplement à cette question comme citoyen. Je voudrais savoir quelles sont les intentions du Gouvernement à ce propos en ce qui touche au budget? Si ce bill est adopté, le droit que devra payer un manufacturier qui fabrique pour $100,000 de médicaments brevetés sera de $2 sur chaque article fabriqué. Vous obtenez une protection au point de vue de l'analyste, mais le pays ne retire aucun revenu à moins que l'industriel ne soit atteint par le budget.

L'hon. M. MACLEAN: Il existe une formule bien connue qui fournit une réponse à la question de mon honorable ami c'est qu'il n'est pas habituel de faire connaître la proposition du budget avant de la soumettre à la Chambre.

M. STEWART (Lanark): Les observations de l'honorable député (M. Steele) feront probablement naître un malentendu dans les esprits des membres du comité. Quand il donne, comme il l'a fait, le volume des produits fabriqués on pourrait en conclure que ce volume d'affaires tombe sous la disposition de l'autorisation que l'on doit obtenir en vertu de ce bill. Mais d'après la disposition de la loi des médicaments brevetés ou spécialités pharmaceutiques le fabricant d'un médicament breveté ou proprietary a deux méthodes à suivre. Il peut mettre sur l'étiquette de ses produits la formule du contenu. S'il ne le fait pas, il doit l'enregistrer comme médicament breveté ou spécialité. Les seules préparations qui seront soumises à cette licence, sont celles qui sont enregistrées. Mais une très petite proportion des fabrications dont a parlé l'honorable député (M. Steele) représente un commerce de produits enregistrés. En plus de ces médicaments brevetés ou des spécialités qui ne portent pas de formule sur l'étiquette et qui tombent sous la licence, il se fait un très grand nombre de préparations pour les pharmacies—préparations qui sont manufacturées pour le pharmacien sur ordonnance de médecin. Tout ce négoce ne tombe pas naturellement sous le coup de la licence, d'après mon interprétation du bill. Ce serait donc une très grande erreur de croire qu'il y aura un gros volume d'affaires qui sera atteint par la licence. En réalité, je dois dire que les médicaments brevetés les plus connus sur le marché se vendent aujourd'hui avec la formule imprimée sur l'étiquette et ne sont pas enregistrés.

M. LEGER: Je suis en faveur de conserver l'article dans son état actuel qui exige un permis de $1, parce que, comme chacun le sait, dans les districts ruraux, les médicaments brevetés sont considérés généralement comme le médecin du cultivateur. Si le montant du permis était augmenté le pharmacien n'en souffrirait pas; il augmenterait son prix et le consommateur devrait payer.

M. McISAAC: Je ne suis certainement pas en faveur d'augmenter le droit du permis pour les médicaments brevetés. Les classes pauvres font usage d'une énorme quantité de médicaments brevetés. Qu'ils aient un effet bon ou mauvais, en réalité beaucoup de gens croient qu'ils s'en trouveut bien et par conséquent ils font grand usage de ces médicaments. Comme l'a dit mon collègue qui m'a précédé, si l'on imposait un droit plus élevé il en résulterait une augmentation du prix du médicament breveté, le peuple trouverait plus de difficulté à s'en procurer et s'imaginerait qu'on lui fait une injustice.

M. McGIBBON: Si je suis bien renseigné, on impose un droit au meunier qui moud le grain et fait la farine et je crois que c'est très bien parce qu'il faut permettre au département qui a la surveillance de cette industrie, de payer son administration.

Dans le cas qui nous occupe, je suis d'avis que le département devrait se suffire à lui-même et nous devrions obtenir quelques renseignements à cet égard.

Pour moi, nous commettrions une grave erreur si nous allions mettre le département à la disposition d'une association quelconque pour le faire bénéficier de services qui sont payés par l'Etat. Le nœud de la question à mon sens, c'est de voir à ce que la taxe soit suffisamment élevée pour permettre au département de se suffire à lui-même.

M. COPP: Un certain nombre de pharmaciens vendent des spécialités qu'ils préparent eux-mêmes. Pour ne citer qu'un exemple, John Jones peut très bien annoncer ses propres remèdes comme suit: Préparation de Jones contre le rhume; Remède de Jones contre le mal de tête; Spécialités de Jones contre les cors, et d'une douzaine d'autres manières. Est-ce qu'il serait obligé de payer une taxe de une piastre pour chaque remède?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, pour chaque préparation.

M. COPP: Ce n'est pas juste selon moi. Un pharmacien pourrait avoir cinquante remèdes.

M. CHISHOLM: Ce serait très bien s'il en avait une centaine.

M. COPP: Mais il peut se faire qu'il y ait à peine quelques-uns de ces remèdes qui se vendent.

L'hon. M. MACLEAN: J'ai un projet d'amendement au premier article qui prévoit ce cas.

[M. Léger.]

M. COPP: Supposons qu'il vende pour 26 piastres de remèdes et qu'il soit appelé à débourser 2 piastres pour chaque préparation?

L'hon. M. MACLEAN: Sous le régime de l'amendement que je propose, son argent lui sera remis s'il en vend pour moins que 25 piastres.

M. CANNON: Le Gouvernement nommera-t-il des inspecteurs afin de surveiller la perception régulière de ces honoraires? Si l'on accorde des traitements raisonnables à ces fonctionnaires, les honoraires ne seront pas suffisants. Un honoraire de un à deux dollars n'est pas assez élevé.

L'hon. M. MACLEAN: Les inspecteurs qui agissent sous le régime de la loi des falsifications verront en même temps à la mise en vigueur de la présente loi.

M. GLASS: Je ne sais si le ministre consentirait à élever ce chiffre de 25 piastres. Une taxe de 1 piastre sur une vente de 25 piastres cela représente déjà 4 p. 100. Pourquoi ne doublerait-on pas la somme?

M. FOURNIER: Les honoraires, si j'ai bien compris, seront de 2 piastres pour l'enregistrement de chaque remède breveté et de 1 piastre pour le permis de vendre?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. FOURNIER: Il s'agit d'une loi concernant la perception des revenus.

L'hon. M. MACLEAN: Est-ce que mon honorable ami trouve ces honoraires excessifs?

M. FOURNIER: Certainement qu'ils le sont. Sous le régime de ce bill, le Gouvernement percevra au moins 250,000 piastres.

L'hon. M. BELAND: Tant mieux.

M. FOURNIER: C'est encore le public qui sera appelé à verser cette somme comme toujours d'ailleurs; le fabricant ne paie jamais rien. Un bon nombre des médicaments de Parke, Davis et compagnie et des autres fabricants sont préparés d'après la même formule; or, sous le régime du présent bill, chacun de ces médicaments devra être enrégistré, bien que ce soit en réalité la même préparation et que vous puissiez l'obtenir de n'importe quel pharmacien.

M. le PRESIDENT: Est-ce que l'amendement est adopté?

M. GAUVREAU: Pourvu que j'aie la chance de proposer mon amendement plus tard.

(L'amendement est adopté.)

M. GAUVREAU: Je propose que l'honoraire soit porté de une piastre à 5 piastres. Je désire obtenir une expresion d'opinion de la Chambre à ce sujet. Qu'on l'appelle honoraire, taxe ou ce que vous voudrez, je suis d'avis qu'on devrait l'augmenter. Pour moi, c'est un mal qu'il y ait tant de médicaments brevetés sur le marché et je veux empêcher les fabricants de drogues de tromper le public avec des panacées qui ne valent absolument rien.

L'hon. M. FIELDING: Je pose la question qui suit: Le comité général a-t-il le droit d'augmenter une taxe?

M. GAUVREAU: Le ministre prétend qu'il s'agit d'une taxe; je soutiens que c'est un honoraire purement et simplement.

M. le PRESIDENT: L'objection qu'a soulevée l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) est bien fondée; le comité général n'a pas le droit d'augmenter le taux des honoraires.

(Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. MACLEAN: Je désire faire modifier l'article 5 du bill en y ajoutant le paragraphe 3 qui est ainsi conçu:

Nul médicament breveté ou spécialité ne sera vendu en Canada, sauf dans le cas où un permis spécifié ci-dessus aura été obtenu à cette fin et la période pour laquelle le permis est accordé fixera la limite du temps pendant lequel on pourra le vendre légalement.

En réalité cette disposition renferme la substance de l'article décrétant que nul médicament breveté ou spécialité pharmaceutique ne peut être vendu sans avoir obtenu un permis au préalable.

M. CHISHOLM: Est-ce que cet article s'applique à toute personne qui vend des médicaments brevetés?

Les magasins de détail tiennent parfois des médicaments brevetés qui ne renferment aucun poison.

L'hon. M. MACLEAN: Le fabricant devra payer la licence. Il faut que quelqu'un y soit autorisé pour vendre licitement des médicaments brevetés ou des spécialités pharmaceutiques.

M. PEDLOW: La loi a-t-elle une disposition visant la vente des stocks qui seraient actuellement chez un pharmacien de détail?

L'hon. M. MACLEAN: Pas encore.

M. PEDLOW: Ne devrait-il pas y en avoir une?

L'hon. M. MACLEAN: Il y a quelque chose à dire en faveur de cette idée; je vois où mon honorable ami veut en venir. Cette loi est de grande conséquence. D'importantes modifications sont proposées dans les nouveaux articles 6 et 7 et, comme ils ont entre eux un rapport très étroit, je demanderais à monsieur le président de bien vouloir en donner lecture pour être soumis ensemble au comité, qui en démêlera mieux le sens. Pour ma part, j'aimerais à savoir ce que pense le comité de ces deux articles.

M. le président donne lecture des articles 6 et 7:

6. Tous médicaments "proprietary" ou brevetés contenant de l'opium ou quelque dérivé du goudron extrait de la houille, et destinés à être administrés à des enfants âgés de plus d'un an, doivent porter sur étiquette les mots "Dangereux pour enfants au-dessous d'un an".

7. (1) Nul médicament "proprietary" ou breveté ne doit être fabriqué, importé, vendu, offert ou mis en vente au Canada:

(a) S'il contient de la cocaïne ou des sels ou préparations de cocaïne;

(b) S'il contient de l'alcool en excès de la quantité nécessaire à titre de dissolvant ou de préservatif;

(c) Si, lorsqu'il contient de l'alcool, le pourcentage par volume d'alcool présent n'est pas indiqué clairement sur l'étiquette et l'enveloppe de la bouteille, boîte ou autre contenant;

(d) Si, lorsqu'il contient de l'alcool par volume en excès de deux et demi pour cent, il n'est pas suffisamment médicamenté pour être impropre à la consommation comme breuvage;

(e) S'il contient une drogue comprise dans l'Annexe de la présente loi dont le nom et la quantité par dose ne sont pas imprimés visiblement et ne font pas partie intégrante de l'étiquette et enveloppe de la bouteille, boîte ou autre contenant, ou si la quantité de cette drogue est en excès de celle qu'autorise le Bureau consultatif;

(f) S'il contient une drogue comprise dans l'Annexe de la présente loi et que le nom de cette drogue figurant sur l'étiquette ne soit pas le nom communément employé pour cette drogue;

(g) Si l'article est représenté comme "guérissant" une maladie spécifique;

(h) S'il est fait, sur l'étiquette ou l'enveloppe ou dans les annonces de ce médicament, des déclarations fausses, trompeuses ou exagérées.

2. Nul médicament "proprietary" ou breveté destiné à être administré à des enfants âgés de moins d'un an ne doit contenir de l'opium ou un dérivé quelconque de l'opium ou du goudron extrait de la houille.

L'hon. M. BELAND: Nous sommes arrivés aux dispositions de ce projet de loi. En ce qui regarde le nouvel article 6, il semblera à tous les membres du comité que, si une drogue est "dangereuse pour les enfants de moins d'un an", elle doit être pareillement dangereuse pour des enfants d'un an et demi. En ce qui concerne la fabrication et la vente des médicaments brevetés, la question la plus importante est celle qui se rapporte à l'emploi de sirops adoucissants ou calmants pour les enfants.

L'usage de ces préparations au Canada a pris des proportions tellement formidables que nous ne pouvons nous les dissimuler. Ce qu'ils contiennent est bien connu de la faculté, de la généralité des pharmaciens et des classes supérieures de la société. Ils contiennent de l'opium ou quelques-uns de ses composés: morphine, codéine, héroïne, thébaïne et autres narcotiques. Si nos bonnes mères canadiennes savaient quels ravages ces préparations exercent parmi leurs chers petits, elles n'hésiteraient pas à s'abstenir entièrement de les administrer à leurs enfants. Elles sont induites à s'en servir par les séduisantes descriptions de l'étiquette.

On alléguera peut-être qu'on ne doit pas mettre obstacle à un commerce bien établi au Canada. Mais que valent les bénéfices tirés de la fabrication de ces médicaments auprès de la nécessité où nous sommes de conserver la santé de ces êtres qui, demain, constitueront la véritable essence du peuple canadien? Il est peut-être à la connaissance de certaines personnes, mais pas à la mienne, que des mères sans cœur administrent de ces sirops à leurs enfants pour les calmer, sachant bien ce qu'elles font. Nous savons tous, pourtant, qu'en l'absence de la mère, une domestique peu scrupuleuse n'hésiterait sans doute pas à administrer de ces sirops sans mesure, et il serait difficile de calculer les conséquences mentales et physiques d'une pareille conduite. C'est pourquoi j'entends proposer une modification à l'article 6, me réservant le droit d'exprimer plus tard mon avis sur l'article 7. Je ne tiens pas absolument à ma rédaction, si quelque autre de mes collègues, député ou ministre, avait à suggérer un texte plus sûr et d'exécution ou d'application plus facile.

Je propose de modifier l'article 1er en retranchant l'article 6 du projet pour le remplacer par le suivant:

6. La fabrication, l'importation ou la vente de tout remède breveté contenant de l'opium ou de ses dérivés, ou des dérivés de goudron à être administrés aux enfants âgés de moins de quinze ans, sont prohibés.

L'hon. M. LEMIEUX: J'appuie avec plaisir la proposition d'amendement. Des médecins avec qui j'ai causé de cette question m'ont assuré que plusieurs des sujets mûrs pour l'asile ou la prison ont commencé par être victimes de ces sirops calmants, parce qu'il faut attribuer tout leur malheur à l'usage de l'opium et des narcotiques en général. Un médecin distingué de Montréal me disait, l'autre jour, qu'en voyant passer dans la rue des jeunes gens de vingt-cinq ans, il pouvait indiquer ceux dont la démarche trahissait l'usage de narcotiques dès leur enfance. Il est aujourd'hui reconnu qu'il ne faudrait pas permettre aux parents d'administrer ce poison à leurs enfants. Nombre d'associations de femmes, de médecins et d'autres philanthropes s'intéressent particulièrement au bien-être de l'enfance. Je recevais, l'autre jour, du comité du bien-être de l'enfance de Montréal, une lettre comme on a dû en envoyer une à l'honorable ministre. Cette lettre m'informe qu'à une réunion qui a eu lieu à Montréal, il y a quelques jours, on a adopté cette résolution:

Considérant que la Chambre des communes est à étudier un bill présenté pour modifier la loi des remèdes brevetés, bill dont l'honorable A. K. Maclean est parrain et qui, d'après l'expérience des médecins et des spécialistes préposés aux diverses succursales du Comité du bien-être de l'enfance de Montréal, ne protège ni le moral ni le physique du jeune enfant, en tant que, d'après l'article 6 de ce projet de loi, on peut se procurer facilement, pour les administrer aux enfants même tout jeunes, des remèdes contenant de l'opium, et en tant que la loi s'applique seulement à l'opium mentionné dans l'article 6, sans parler du danger plus marqué que comporte l'usage habituel de certains de ses dérivés, comme la morphine, l'héroïne, etc.;

Il est résolu que ce comité désapprouve fortement l'article 6 et l'article 7 tels qu'ils sont maintenant rédigés, et qu'il demande instamment que la fabrication et la vente de l'opium ou de ses dérivés à titre de remèdes soient absolument prohibées au Canada comme préjudiciable au moral et au physique de notre jeunesse, et que si cette recommandation n'est pas adoptée, il soit décrété qu'un dessin emblématique comprenant un crâne avec deux os en croix et avec le mot "poison" soit apposé à l'extérieur et en travers du récipient, afin de prévenir la distribution sans méthode de ces remèdes narcotiques et inutiles offerts en vente au public et destinés aux enfants en bas âge et aux enfants encore tout jeunes.

Non seulement j'interdirais l'apposition de cette emblème sinistre sur le récipient, mais j'interdirais complètement l'usage du prétendu remède. C'est un crime de permettre aux pharmaciens et aux charlatans la vente de ces sirops calmants composés d'opium et d'autres narcotiques; nos asiles et nos prisons renferment déjà trop de jeunes gens dont les mauvaises habitudes provenaient de l'usage précoce de ces prétendus médicaments. J'espère que le comité va adopter cette sage proposition d'amendement et que nous n'entendrons plus parler de ces sirops calmants, qui ne sont ni plus ni moins que du poison.

M. STEELE: Tout ce que je regrette, c'est que la proposition n'aille pas plus loin. Ce qui est préjudiciable à un enfant de quatorze ans devra l'être également à un enfant de seize ans. Si cette proposition n'avait pas été présentée, ou si le co-

mité devait la rejeter, j'en présenterais une autre comportant l'insertion, dans l'article 4, d'un paragraphe prohibant la fabrication et l'importation ou la mise en vente de tout remède breveté qui contiendrait de l'opium ou un de ses dérivés quelconques. Cette interdiction comprendrait aussi la défense formelle d'administrer de ces remèdes aux enfants de moins de quinze ans ou aux adultes de plus de quinze ans. Il faudrait, évidemment, interdire aux enfants l'usage de ces prétendus remèdes.

Les observations des honorables députés de Beauce (M. Béland) et de Maisonneuve (M. Lemieux) nous ont révélé, à cet égard, l'opinion de gens qui se sont consacrés au bien-être de l'enfance et sont plus que tous autres en état de parler des conséquences, de l'usage de remède contenant de l'opium. Certes, l'opium a parfois son utilité, mais la plupart du temps on s'en sert pour calmer les souffrances d'un enfant, quand il faudrait plutôt guérir le mal dont il est atteint. Pour peu que ce traitement se prolonge, la mort survient et les doses d'opium non seulement ne l'ont pas empêchée, mais l'ont hâtée. L'opium, comme on le sait, a un autre effet sur le cerveau de l'enfant, qui se développe surtout dans les six premiers mois de sa vie. Le cerveau d'un adulte pèse, en moyenne, de 1,400 à 1,500 grammes, et celui d'un enfant de six mois, environ 1,000 grammes.

Pourtant, durant ces six mois de l'enfance, des milliers de bébés sont nourris tous les jours avec ces remèdes—qu'on les appelle comme on voudra—dont les principaux ingrédients sont l'opium et les substances qu'on en tire, et le développement du cerveau d'un enfant nourri de cet manière est entravé dans la mesure de l'opium qu'on lui donne. Les chances que les enfants ainsi nourris ont de grandir et d'être sains de corps et d'esprit sont beaucoup diminuées. Nous croyons non seulement que l'opium ne devrait pas être vendu sans discernement pour être donné aux enfants, mais que, dans l'Ontario, du moins, il ne devrait pas être vendu sans discernement même à l'usage des adultes qui ont beaucoup de peine à en acheter dans les pharmacies de la province. L'acheteur d'opium doit signer le livre des poisons et observer toutes les précautions dont la loi entoure la vente de ce produit. Chacun se rend compte qu'il n'est même pas de l'intérêt des adultes qu'on leur permette d'acheter librement de l'opium et de s'en servir à leur guise. Cela étant, pourquoi leur permettrait-on d'en acheter sans discernement et en toute liberté sous la forme de médicaments brevetés? Je suis d'avis que nous devrions le faire disparaître complètement de ces médicaments, et que, lorsque les gens ont besoin d'opium, ils devraient se le procurer sous une surveillance convenable, et en observant les restrictions et les précautions que la loi impose.

On remarquera que le premier alinéa interdit l'importation et la vente de tout médicament, s'il contient de la cocaïne ou des sels, ou préparations de cocaïne. Or, nous savons tous que, employé ainsi, la cocaïne n'est probablement pas aussi délétère que l'opium, et si nous interdisons la cocaïne, les arguments en faveur de l'interdiction de l'opium ont beaucoup plus de force. Pour ces raisons, j'appuierais certainement l'amendement du représentant de la Beauce. Toutefois, si le comité juge qu'il n'est pas satisfaisant, je proposerai celui que j'ai suggéré: que l'importation, la fabrication et la vente de tous les médicaments brevetés qui contiennent de l'opium ou des opiacés soit interdite. Il est temps, je crois, que nous prenions cette mesure. Le seul fait que la vente des spiritueux est soumise à des restrictions est une raison pour nous de protéger dès aujourd'hui, le public contre l'usage sans discernement de l'opium et de drogues plus pernicieuses encore avec lesquelles on remplacera trop souvent les spiritueux qui sont interdits.

M. GAUVREAU: Je demande la parole pour en appeler au règlement. Monsieur le Président, vous avez décidé dernièrement que le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) avait raison de soutenir que je n'avais pas le droit de proposer un amendement, afin d'élever le chiffre de l'honoraire exigé pour un permis dans le bill que nous délibérons. Je vous prie de dire maintenant si le Sénat pouvait adopter ce bill. Page 492, Bourinot dit:

> Si des bills sont transmis du Sénat et renferment des articles qui nécessitent des dépenses publiques ou des taxes publiques, les Communes ne peuvent pas les accepter.

M. le PRESIDENT: Le représentant de Témiscouata soutient que le présent bill, qui a été déposé et adopté au Sénat avant d'être soumis à la Chambre des communes, contient des articles qui nécessitent des taxes publiques sous la forme d'honoraires pour permis et que, par conséquent, il ne pouvait pas avoir son origine au Sénat et doit être rejeté par la Chambre des communes. L'article 53 de la loi de l'Amérique

septentrionale anglaise, il est vrai, déclare formellement:

Tout bill ayant pour but l'appropriation d'une portion quelconque du revenu public, ou la création de taxes ou d'impôts, devra originer dans la Chambre des communes.

Mais il existe plusieurs précédents où des bills de cette nature ont été adoptés au Sénat et les articles relatifs aux questions d'argent incorporés dans ces bills ont été ensuite soumis au comité général. Page 493, Bourinot dit:

On trouve souvent commode de déposer au Sénat des bills qui nécessitent des dépenses publiques et en pareil cas, les articles relatifs aux questions d'argent sont incorporés dans le bill tel que présenté, afin de la rendre plus intelligible. . . . . Ces articles sont examinés au préalable dans un comité des Communes et régulièrement renvoyés au comité général qui délibéra le bill.

La même pratique s'applique aux bills qui imposent des taxes ou impôts et doit être suivie dans tous les cas où la Chambre des communes maintient ses droits et ses privilèges. Ceux-ci sont énoncés dans l'article 78 du règlement, mais l'article 87 décrète que, afin d'expédier la besogne du Parlement, la Chambre n'exigera pas toujours le maintien de son privilège de mettre de côté un bill transmis du Sénat, parce qu'il établit une taxe, un impôt ou une amende.

La Chambre des communes avait indubitablement le droit et le privilège de mettre ce bill de côté, tant qu'il n'était pas précédé d'un projet de résolution qui aurait été examiné par un comité général; mais, c'était au moment de la 2e lecture qu'elle devait exercer ce privilège. Le bill a été lu une 2e fois sans protestation et le comité le délibère maintenant. Un comité n'a pas le pouvoir de refuser d'examiner un bill que la Chambre lui a soumis. Je dois donc décider que l'appel au règlement n'est pas fondé.

M. STEWART: Je me résume, monsieur le Président. La résolution par laquelle les composés du goudron minéral sont rangés dans la même catégorie que l'opium est de nature à créer une très fausse impression dans les esprits. Ces composés sont très nombreux et, outre que les médecins en prescrivent l'emploi, les gens peuvent se les procurer partout. Quant à leur effet chez les enfants, c'est un point sur lequel les hommes de l'art, que je compte parmi mes collègues de la Chambre, sont plus que moi en mesure de se prononcer. Mais le fait d'assimiler à l'opium les composés du goudron de houille est susceptible de faire naître la plus fausse impression quant aux mauvais effets de ces produits. Il est tout particulièrement inadmissible à l'heure actuelle. Dans le domaine des recherches scientifiques, c'est vraisemblablement l'exploitation future du goudron minéral qui, en effet, amènera la découverte des préparations les plus utiles.

Si les hommes de l'art jugent que certains composés du goudron de houille peuvent s'employer sans danger, je considère qu'on en doit permettre l'usage aux enfants ayant atteint l'âge prescrit dans l'amendement, pourvu que la commission consultative ait reconnu que la préparation ne peut faire de mal aux enfants ayant dépassé un certain âge.

M. SHEARD: Je me fais un réel plaisir d'appuyer l'amendement déposé par mon honorable collègue de Beauce (M. Béland). Je considère que la loi doit mettre une restriction formelle à la vente des opiacés et autres narcotiques de ce genre, étant donné surtout que la vente s'en fait de telle manière que les gardes-malades et les personnes chargées du soin des tout jeunes enfants peuvent se les procurer.

C'est principalement aux narcotiques et à la morphine qu'ils renferment, que les sirops calmants qu'on va si souvent acheter à la pharmacie doivent leurs propriétés. Ces médicaments sont à la portée de tout le monde, et la garde-malade, insouciante ou peu scrupuleuse, peut aisément s'en procurer pour calmer un petit enfant, sans s'occuper de leurs mauvais effets. Divers membres de la Chambre ont exprimé des craintes bien fondées, et c'est pourquoi je considère qu'il importe d'établir une loi rigoureuse pour restreindre la vente de ces produits-là. Les prétendus calmants qu'on administre aux enfants tirent presque tous leurs pernicieux effets des dérivés de l'opium qui, sous forme de codéine ou de morphine, entrent dans leur composition.

Ce n'est pas sans raison, selon moi, que mon honorable ami (M. Steele) trouve mauvais que l'on range certaines préparations, surtout celles qui sont à base de goudron de houille, dans la même catégorie que celles qui sont à base d'opium. S'il est permis de placer dans cette catégorie les composés du goudron de houille tels que le phénol et d'autres préparations dont on se sert si couramment dans les familles, tant comme médicaments que comme désinfectants, la question se pose de savoir jusqu'où il convient d'aller dans cette voie. Le point est à considérer, et, à mon avis, on pourrait désigner de façon plus précise celles des pré-

parations à base de goudron de houille qui doivent être placées dans la catégorie des médicaments prohibés. Les produits du goudron de houille sont très nombreux; je me demande même s'ils ne comprennent pas plusieurs des teintures à l'aniline et d'autres préparations complètement étrangères au domaine pharmaceutique; ils comprennent certainement beaucoup des désinfectants ordinaires que, dans les familles, on emploie parfois au gallon. Il n'entre pas dans la pensée du législateur, j'imagine, d'en interdire l'usage pour un tel objet, et cependant on pourrait les considérer comme appartenant à la catégorie de produits ou dérivés du goudron de houille spécifiés dans cette nouvelle loi.

L'hon. M. BELAND: Cet amendement ne vise que les seuls médicaments destinés à l'usage interne.

M. SHEARD: S'il en était ainsi, ce serait satisfaisant.

L'hon. M. BELAND: L'amendement ne dit pas autre chose.

L'hon. M. FIELDING: Ne pourrait-on pas donner encore une fois lecture de l'amendement? Je doute qu'on en ait parfaitement saisi le sens.

M. le PRESIDENT: M. Béland propose que l'article 6, qui est en 3e page, soit rayé et remplacé par le texte suivant:

Sont interdites la fabrication, l'importation et la vente de tous médicaments "proprietary" ou brevetés contenant de l'opium ou quelque dérivé de l'opium, ou quelque dérivé du goudron extrait de la houille, et destinés à être administrés à des enfants âgés de moins de quinze ans.

M. MANION: J'aimerais à dire quelques mots à l'appui du sous-amendement déposé par l'honorable député de Perth (M. Steele).

M. le PRESIDENT: La modification proposée par le représentant de Perth ne constitue pas un sous-amendement et ne se rattache pas à l'article 6.

M. MANION: Que mon honorable collègue de Beauce (M. Béland) me permette de lui dire que j'approuve son amendement sans réserve. Je voudrais seulement que cet amendement eût la même portée que la modification suggérée par mon honorable ami de Perth (M. Steele), c'est-à-dire qu'il tendît à l'exclusion de tous les médicaments brevetés contenant de l'opium et destinés à être administrés aux adultes aussi bien qu'aux enfants. On compte en notre pays une multitude de jeunes gens qui sont devenus cocaïnomanes ou, comme on dit dans l'Ouest, "mangeurs de neige".

C'est l'expression de l'Ouest pour désigner ceux qui font usage de cocaïne et d'opium. Bon nombre des adversaires de la prohibition prétendent que depuis l'adoption de la prohibition, les cocaïnomanes sont beaucoup plus nombreux que dans le passé. Je ne crois pas qu'une drogue de la violence de l'opium devrait être employée dans aucun médicament, si ce n'est qu'avec l'ordonnance d'un médecin. L'honorable député de Beauce (M. Béland) devrait donner plus de force à sa motion en y introduisant une disposition à l'effet d'éliminer l'opium de tout remède breveté.

L'hon. M. BELAND: Je pourrais rédiger mon amendement de façon à répondre aux vues de l'honorable député de Perth. Ce serait que la fabrication, l'importation et la vente de tout remède à formule secrète contenant non seulement de l'opium, mais les composés du goudron de houille, soient prohibés. Je ne sais pas si le comité ira jusqu'à défendre les composés du goudron de houille pour les adultes. Pour me rendre au désir du comité, je consens à rayer les mots "composés du goudron de houille". Cependant, je pense que l'antipyrine ou l'acetanilide ne pourraient être administrés en toute sécurité aux enfants, sous aucune forme, sans l'approbation d'un médecin diplômé. Ce serait tout de même un grand pas dans la bonne voie, si nous adoptions l'amendement suivant:

La fabrication, l'importation et la vente de tous remèdes brevetés ou de formule secrète contenant de l'opium ou ses composés pour usage interne sont défendues.

Cet amendement affecterait tous les âges et laisserait de côté les composés du goudron de houille. Personne, alors, ne pourrait se présenter avec des préparations contenant un opiacé quelconque pour l'usage des enfants.

L'hon. M. MACLEAN: Nous ne terminerons pas l'étude de cet article ce soir. Laissons-le en suspens. J'ai moi-même quelques amendements à proposer à ce sujet. Je voulais tout simplement connaître l'avis du comité sur les articles 6 et 7. Il est nombre de considérations dont il faut tenir compte, dans la rédaction de cet amendement, et j'aurais besoin de quelque temps pour étudier l'amendement proposé et soumettre moi-même, peut-être, un amendement différent. Je propose que cet article soit réservé.

L'hon. M. FIELDING: Les mots "pour l'usage des enfants" existent-ils dans aucune des lois actuelles?

L'hon. M. MACLEAN: Aujourd'hui, on ne limite pas la vente des remèdes brevetés contenant de l'opium ou ses composés pour l'usage des enfants.

L'hon. M. FIELDING: Je désire savoir s'il y a moyen de s'assurer de l'"intention"? Le projet de loi parle de remèdes destinés à certaines fins; est-il difficile de s'assurer de l'"intention"?

L'hon. M. MACLEAN: Je crois que oui.

M. STEELE: J'accepterais avec plaisir l'amendement de l'honorable député de Beauce (M. Béland.)

M. McGIBBON (Muskoka): Puis-je demander quel est le parrain de cet article? Je ne crois pas excusable qu'on introduise, aujourd'hui de l'opium dans les remèdes brevetés qui sont administrés aux enfants par le peuple. Cette proposition semble tout à fait opposée à la pratique de plus en plus adoptée par la profession médicale, d'éliminer autant que possible l'opium dans le traitement non seulement des enfants mais même des adultes.

Nous, médecins, sommes, de temps à autre, appelés en toute hâte auprès d'un enfant qui, par ignorance ou autrement, a pris une trop grande dose d'opium, de laudanum, d'élixir parégorique, ou de quelque composé d'opium. Plusieurs, parmi nous, ont vu s'éteindre des enfants dont la mort était due à ces remèdes, que l'on peut se procurer facilement, et qui sont d'un usage plus ou moins journalier au foyer.

Ce projet de loi a pour but de protéger le public. Il ne saurait en avoir d'autre. Mais il me semble, je dois l'avouer, que, lors de la rédaction de cette mesure, les intérêts ne se tenaient pas très loin, non seulement en ce qui concerne cet article, mais ceux qui viennent après. Ce projet de loi porte sa marque de fabrique: une opération commerciale. Il ne faut pas oublier que nous devons adopter un bill pour la protection du public. Il n'est pas un membre de la profession médicale, il n'est pas un homme du peuple, qui puisse apporter une seule raison justifiant l'emploi par le public d'aucun composé de l'opium pour l'usage des enfants, sans qu'on en connaisse la nature. Et c'est ce que veut dire le projet de loi.

Si vous allez permettre de vendre au public un médicament qui contient l'un quelconque des composés de l'opium, pour l'amour du ciel faites-le indiquer sur la bouteille pour que l'acheteur en soit averti et sache qu'il a là une drogue très dangereuse et très nuisible. L'opium, il est vrai, à son utilité, mais je ne crois pas exagérer lorsque je dis que cette utilité consiste uniquement à soulager la douleur; employé autrement il fait du tort à la santé et il est absolument dangereux pour les enfants.

L'hon. M. LEMIEUX: Si cet article est réservé il me semble qu'après avoir entendu l'opinion du comité comme nous l'avons entendue ici ce soir, le ministre devrait biffer cet article du projet de loi lorsqu'il le proposera de nouveau à la discussion. Nous avons une assemblée nombreuse ce soir; c'est même pour moi une agréable surprise de voir ici présents tant d'honorables députés. Si nous remettons ceci à plus tard, alors que nous n'aurons peut-être qu'un simple quorum des membres, l'article pourra être adopté contre la volonté du comité telle qu'exprimée ce soir. J'espère que mon honorable ami en tiendra compte; l'opinion générale du comité me semble opposée à ces sirops toxiques et il faut les faire disparaître. Pourquoi ne pas suivre en cela le conseil sérieux de mon honorable ami de la Beauce?

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai jamais cru que le comité adopterait cet article dans sa forme actuelle. . . .

L'hon. M. LEMIEUX: Le Sénat l'a adopté.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne suis pas satisfait du texte de l'amendement proposé par l'honorable député de la Beauce et je demande un peu de temps pour le récrire. Je voudrais savoir aussi à quel point il faudrait exclure des dispositions de l'article les produits dérivés du goudron de houille. Nous aurions peut-être tort de laisser à ces prescriptions une application aussi large.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un bon produit allemand.

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député de Muskoka veut connaître le nom de l'auteur du bill. La présente mesure a été préparée au ministère du Commerce par les fonctionnaires du département qui sont responsables de l'administration de la loi. A venir jusqu'à ce jour, nos statuts n'ont cherché aucunement à limiter la vente de médicaments qui contiennent l'opium ou l'un quelconque de ses produits, et les fonctionnaires étaient d'avis, je crois, qu'une réforme de ce genre s'accomplirait mieux par degrés que d'un seul coup. Personnellement, je ne connais pas le montant des fonds placés dans la fabrication des médicaments en question. Si vous allez d'un

seul coup, en interdire la fabrication et la vente il se peut que vous frappiez une industrie naguère parfaitement légale; il me faut du temps pour bien m'enquérir des effets d'une pareille prohibition. Par exemple, si nous allons interdire pour l'avenir la fabrication de cette drogue, il nous faudra tenir compte de la quantité actuellement en main.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable ministre parle-t-il de la quantité des médicaments ou de la quantité des enfants?

L'hon. M. MACLEAN: Je parle de la quantité de ces médicaments actuellement prête à la vente. Pour ces raisons je demande un peu de temps qui me permettra d'étudier encore la question; je demande donc que l'article soit réservé.

M. MANION: Je propose que lorsqu'on délibère la question de l'opium et de ses composés, le ministre porte son attention également à un remède qui n'est pas mentionné dans le bill, je crois, et dont personne n'a parlé ici ce soir—je veux dire le chloral.

L'hon. M. BELAND: Je pense qu'il en est fait mention dans l'annexe.

L'hon. M. MACLEAN: Je crois qu'il y est.

L'hon. M. BELAND: Afin de satisfaire aux objections soulevées, avec raison, par certains honorables députés, j'ai récrit l'amendement qui se lit maintenant comme suit:

La fabrication, l'importation ou la vente de toute spécialité pharmaceutique ou de tout remède breveté contenant de l'opium ou de ses produits, destinés à être pris intérieurement, est interdite.

Je déposerai cet amendement sur le bureau, monsieur le président, pour l'attention du ministre et du département.

M. le PRESIDENT: Plaît-il au comité de permettre à l'honorable député de retirer l'amendement qu'il a proposé en premier lieu?

L'hon. M. MACLEAN: Je consulterai l'honorable député de la Beauce touchant l'amendement qu'il vient de déposer. Je propose:

Que la délibération de l'article 6 et de son amendement soit remise à plus tard.

(Cette motion est adoptée.)

L'hon. M. MACLEAN: Je ne crois pas qu'à l'exception de l'article 7, les dispositions du bill qu'il reste à délibérer, donnent lieu à beaucoup de discussion et que leur étude prenne beaucoup de temps. En conséquence, je ne crois pas devoir insister sur un examen plus prolongé de ce projet de loi, ce soir. Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question.

La motion est adoptée.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité général des subsides.

Travaux publics.—Loyers, réparations, ameublement, chauffage et le reste, $3,595,000.

M. McMASTER: Monsieur le Président, ce crédit est réellement considérable et je crois qu'on devrait l'étudier détail par détail. Il me semble que je puis profiter de l'occasion pour demander le renseignement dont j'ai besoin. J'ai dans l'idée qu'il serait intéressant pour le comité de connaître le loyer que le Gouvernement paie pour ses bureaux dans des édifices qui appartiennent à des citoyens d'Ottawa, et comment ce loyer se compare avec le taux courant d'intérêt sur le capital conservé à la construction des nouveaux édifices qui, si je comprends bien, logeront les différents départements maintenant éparpillés par toute la ville.

L'hon. M. FIELDING: Je représenterais au ministre qu'il pourrait opportunément accepter la première partie de l'idée exprimée par mon honorable ami, et appeler ces crédits à tour de rôle et séparément, car autrement, nous ferions erreur sur toute l'affaire, et la question de l'honorable député pourra revenir sur le tapis un peu plus tard.

L'hon. FRANK CARVELL (ministre des Travaux publics): Je crois que ce sera la meilleure attitude à suivre.

Ottawa.—Edifices fédéraux—Préposés aux ascenseurs, $55,000.

M. McMASTER: S'agit-il des préposés aux ascenseurs de tous ces édifices?

L'hon. M. CARVELL: De tous les édifices fédéraux d'Ottawa.

Eclairage au gaz et à l'électricité, ponts et chemins compris, $65,000.

M. McMASTER: Je crois que nous devrions avoir quelques renseignements au sujet de ce crédit. On le groupe d'une façon générale, vraiment.

L'hon. M. CARVELL: Je puis simplement dire qu'il y a ici une augmentation de 5,000 dollars sur l'an dernier. Cela provient de ce qu'on occupe maintenant plus d'espace. Les tarifs de l'éclairage à l'élec-

tricité seront basés entièrement sur ceux des deux compagnies de lumière électrique d'Ottawa. On dira peut-être que la compagnie Hydro-électrique fixe le tarif (j'ignore si c'est elle ou si c'est l'autre compagnie: elles le font tour à tour); mais quoi qu'il en soit, toutes deux imposent exactement le même tarif et nous nous trouvons à payer exactement le tarif réclamé du consommateur ordinaire d'électricité. Nous avons un contrat avec l'ancienne compagnie, la compagnie d'électricité d'Ottawa, passé, je crois, en 1916, et qui énumère les montants que nous payons. Le tarif est $20 par cheval-vapeur pour toute l'énergie consommée, soit par courant continue, soit par courant alternatif, et nous acquittons le même tarif, au compteur ou au volume quel qu'il soit, que l'on réclame du public.

M. McMASTER: On se sert de gaz, à l'heure qu'il est?

L'hon. M. CARVELL: On ne se sert pas beaucoup de gaz, mais on le trouve à l'hôtel des postes, où il sert à cacheter.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'ont à faire dans l'éclairage les chemins et les ponts?

L'hon. M. CARVELL: Il y a nombre de choses que le citoyen ordinaire ne peut s'expliquer, s'il n'habite pas Ottawa. Depuis longtemps Ottawa est la capitale du pays, et l'usage s'est répandu depuis nombre d'années—coutume que je qualifierais presque d'abus—d'après lequel le Gouvernement a exécuté, au bénéfice de la municipalité d'Ottawa, des travaux qu'il ne ferait pas dans aucune autre partie du Canada. Ainsi, par exemple, nous prenons soin des abords du pont de la rivière Ottawa, en aval de la chute. Cela n'exige pas une dépense considérable d'argent, mais l'entretien de ces ouvrages réclame qu'on y dépense quelque argent, chaque année. Je ne puis excuser cela ni l'expliquer d'une façon satisfaisante. Tout ce que je puis dire: L'argent se dépense là. La Plaza, en face du chateau Laurier, tombe dans cette catégorie, pour la raison que, depuis nombre d'années, le Gouvernement a entretenu les ponts jetés sur le canal et désignés sous les noms de ponts Dufferin et des Sapeurs, et vu qu'on en a fait la Plaza, nous les entretenons de façon à ce qu'ils ne se détériorent pas. Il y a encore le pont de l'avenue Laurier que le Gouvernement entretient également. Ils sont groupés ensemble et c'est ce qui explique la rédaction de ce crédit.

M. SINCLAIR (Guysborough): A combien se chiffre le crédit affecté aux ponts?

L'hon. M. CARVELL: A 2,400 dollars, me dit-on.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques): Je me rappelle que l'année dernière, lorsque j'ai critiqué cette dépense, le ministre nous a dit qu'il ne remplissait sa fonction que depuis peu de temps, mais il a admis alors qu'on dépensait trop d'argent sur les terrains. Je vois que, cette année, il a besoin d'environ 350,000 dollars.

Veut-il expliquer maintenant pourquoi au lieu de diminuer la dépense, il est plus prodigue que jamais? Comprend-il mieux les affaires de son département que l'an dernier?

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami doit avoir mauvaise mémoire. Je ne me souviens pas avoir dit que l'on dépensait trop d'argent sur les terrains. Si je l'avais dit, je m'en souviendrais.

M. McMASTER: N'avait-on pas promis de faire une économie?

L'hon. M. CARVELL: Oui, et j'ai essayé de remplir la promesse. Il n'y a pas une augmentation de 300,000 piastres sur les terrains à Ottawa. Les chiffres dans ces deux colonnes représentent les loyers, les réparations, les meubles, le chauffage, l'éclairage, etc., pour tous les édifices publics au Canada.

Chauffage, y compris les salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, $250,000.

M. COPP: Qui a fourni le charbon l'an dernier?

L'hon. M. CARVELL: L'an dernier le charbon a été fourni par la commission des achats de guerre. Pour ce qui est d'Ottawa, on a acheté directement des mines. Des centaines de gens ont fourni du charbon de différentes parties du Canada. Avec le système actuel, tous les achats de charbon et autres articles de ce genre pour les édifices publics, si la somme dépasse 500 piastres, sont sous ma surveillance personnelle. Invariablement nous demandons des soumissions et avant que je signe la commande, je sais combien il y a eu de soumissionnaires, si l'on a demandé des soumissions publiques ou non, et ainsi de suite. Je ne peux pas commencer de nommer les personnes de qui on a acheté du charbon, mais c'est la méthode que l'on suit pour l'acheter.

Ministères en général.—Soin et nettoyage des édifices publics, y compris une somme de $100 à E. Snowdon pour le tir du canon de midi—Autrefois voté comme crédit du gouvernement civil, $310,000.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que cela veut dire que c'est le ministère des Travaux publics qui s'occupera désormais de cela?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre des Finances devrait en être enchanté.

L'hon. M. CARVELL: Je crois que oui, si l'on en juge par l'expérience que j'en ai depuis six ou huit mois. Néanmoins, nous devons le prendre.

M. COPP: Quelle est la comparaison avec la dépense de l'an dernier?

L'hon. M. CARVELL: Je ne pense pas qu'il y ait de changement. Le service des nettoyeuses, qui était autrefois administré par le ministère des Finances, a été transporté au ministère des Travaux publics au commencement du dernier exercice financier; par conséquent c'est un nouveau crédit pour nous.

M. COPP: Je pense que la somme est plus élevée.

L'hon. M. CARVELL: Je ne le pense pas. Nous avons effectué quelques légères réformes dans ce service.

L'hon. M. FIELDING: N'y a-t-il pas une question d'augmentation pendante en ce moment?

L'hon. M. CARVELL: Il n'y a aucune question pendante; il peut y avoir un désir.

Réparations, mobilier, terrains, neige et entretien des routes, etc., $450,000.

M. McMASTER: D'une façon générale, comment cette somme est-elle distribuée?

L'hon. M. CARVELL: Il y a 157 hommes dans le personnel des ateliers, qui, l'an dernier, ont coûté 146,066 piastres. Puis il y en a 60 avec l'ingénieur mécanicien, 63,390 piastres; 20 pour l'entretien des terrains, 13,934 piastres; 5 pour les drapeaux sur les édifices publics à 25 sous par jour, 360 piastres; 16 pour l'entretien des routes et ponts, l'enlèvement de la neige en hiver, etc., 12,831 piastres; 14 pour la réparation de la rue Wellington, 10,841 piastres; puis 202,577 piastres pour l'achat de matériaux, tels que bois, huile, graines, tubercules, verre, etc. Ceci comprend également l'achat de tapis, de meubles, etc., pour tous les départements. Je peux donner les noms de tous ceux qui sont employés, leur salaire et ce qu'ils ont reçu l'an dernier.

M. McMASTER: Je ne pousserai pas ma demande jusque-là. Mais je demanderai au ministre ce qu'il considère être la proportion entre le nombre d'hommes employés et le travail qu'ils font.

L'hon. M. CARVELL: Je suis bien décidé là-dessus. Si j'engageais des hommes pour faire ces travaux, je n'en prendrais que la moitié ou les deux tiers et je ferais faire un peu plus de travail à chacun d'eux, mais ceux que nous avons travaillent à peu près autant que la plupart des employés du Gouvernement.

M. McMASTER: Vous ne voudriez pas inclure les membres du conseil des ministres dans cette catégorie?

L'hon. M. CARVELL: Oh non, ni les députés.

M. VIEN: Le ministre a dit qu'une partie de cette somme est employée à la réparation de la rue Wellington? Est-ce pour le pavage?

L'hon. M. CARVELL: Nous nous chargeons des travaux d'entretien de la rue Wellington, du square Plaza jusqu'au Perley Home—presque jusqu'à l'aqueduc.

M. VIEN: Quels sont les arrangements intervenus entre la municipalité d'Ottawa et le Gouvernement fédéral? J'entends par là nos relations en général?

L'hon. M. CARVELL: Il y a dix ans, il est intervenu entre le gouvernement fédéral et la municipalité d'Ottawa un arrangement qui expire le 1er juin cette année. D'après cette convention, le Gouvernement devait se charger de l'entretien de certaines rues et de certains ponts. Mais nous avons toujours eu pour système de payer notre quote-part des améliorations de nature locale, à Ottawa et ailleurs. A Ottawa, nous faisons davantage et le Gouvernement, si je ne me trompe, se charge des travaux de construction, d'entretien et de réfection de la rue Wellington.

M. McMASTER: Le Gouvernement confie-t-il ces travaux à un entrepreneur?

L'hon. M. CARVELL: Non, il a son effectif d'ouvriers pour cela. Si mon honorable ami eût prêté attention à ce que j'ai dit, il saurait le nombre d'hommes affectés à chacun de ces travaux. Ainsi, l'effectif d'hommes affectés aux travaux de réfection, rue Wellington se compose de 14 hommes et la dépense a été de 10,841 dollars.

M. McMASTER: Faut-il entendre par là que pour l'entretien d'une seule rue qui est loin d'avoir un mille d'étendue, il y a

un effectif de quatorze hommes toujours à l'œuvre?

L'hon. M. CARVELL: C'est là précisément ce que j'affirme.

M. McMASTER: Assurément, aux yeux du ministre ou du député de Brome, ce n'est pas là une proposition judicieuse ou bien commerciale.

L'hon. M. CARVELL: J'en conviens, avec $10,000 je pourrais faire exécuter bien plus de travaux; mais il s'agit ici de réfections. Cela mérite considération.

M. McMASTER: Je serais bien aise que le ministre nous proposât quelque réforme.

L'hon. M. CARVELL: Si mon honorable ami veut bien observer assez longtemps ma gestion, il aura lieu d'être satisfait. Il en saura davantage avant que l'étude de mon budget soit terminée. Il existe sans aucun doute un système qui s'est implanté à Ottawa et se développe depuis un demi-siècle; nous avons un nombreux effectif d'ouvriers qui touchent leur salaire quotidien et j'espère qu'ils travaillent; mais j'ai trop de besogne pour aller les surveiller.

M. McMASTER: Il n'y a ni grand trafic ni lourds transports sur la rue Wellington, et il ne saurait s'y faire pour 10,000 dollars de travaux de réfection, chaque année.

L'hon. M. CARVELL: Le contremaître dit que cet effectif de travailleurs est là; il transmet son rapport et ils touchent leur salaire. Je crois qu'ils y travaillent; du moins ils y passent leur temps.

M. LAPOINTE (Montréal): Voilà une situation qui demande des réformes, et encore que le ministre vise à quelque réformes, je n'en vois pas encore venir. Chaque année, nous votons 450,000 dollars affectés aux réfections, à l'outillage, aux terrains, à l'enlèvement de la neige, à l'entretien des rues, etc. Quand une fois on a bien fait les travaux, il devrait y avoir quelque réduction dans les crédits, l'année suivante.

Le ministre, cette année, demande l'ouverture d'un crédit de 450,000 dollars, précisément la même somme que l'année dernière; or, cela n'indique nullement qu'il ait l'intention de faire de réforme. Qu'on améliore une fois un terrain, cela se conçoit parfaitement; mais qu'on y fasse des réfections à perpétuité, voilà qui est inconcevable, et à coup sûr, une année, il faudrait voter moins d'argent pour ces travaux. Si cela se faisait, on verrait se réaliser la réforme que préconise tant le ministre.

L'hon. M. CARVELL: Que l'honorable député approfondisse davantage la question et il se convaincra que toute médaille à son revers. Depuis la rentrée des Chambres, on m'a maintes fois demandé de faire des changements dans les chambres de cet édifice. Il ne s'agit pas de changements bien importants et je vais en donner un exemple. Pour effectuer ces changements, il faut des ouvriers et des matériaux, et si je ne me trompe, toutes ces demandes de nouvelles installations ont été accordées. Par suite du grand encombrement survenu dans les personnels administratifs depuis trois ou quatre ans, un personnel devient si nombreux qu'il ne peut plus occuper les mêmes locaux et il faut lui aménager de nouvelles installations, puis il faut l'installer ailleurs. Ces changements sont inévitables. Ainsi en est-il de l'installation d'un particulier dans une nouvelle maison d'habitation; jamais un particulier ne change d'habitation sans que sa femme veuille faire poser du papier de tenture ou autre chose; il lui faut du changement. Ainsi en est-il des fonctionnaires de l'Etat. Ils veulent du changement et il faut bien un effectif d'ouvriers pour effectuer ces changements, et nous avons un personnel de 57 ouvriers dans ce but. Je dois ajouter que ces hommes sont passablement occupés, la plupart du temps. Je me demande parfois s'il ne serait pas possible d'adopter un meilleur système que celui qui existe aujourd'hui pour ces installations du personnel administratif; mais vu l'encombrement contre lequel il nous a fallu lutter depuis un an et demi, nous avons fait de notre mieux, et à mon avis, il n'y aura d'amélioration possible que lorsque le Gouvernement possèdera ses propres bâtiments civils.

Je ne crois pas que la moitié de notre personnel soit logé aujourd'hui dans nos propres édifices et même quand le nouvel édifice Hunter sera terminé, j'espère que ce sera au mois de juillet ou d'août prochain nous aurons toujours la moitié de notre personnel installé dans des édifices loués. Chaque fois que nous faisons un changement dans l'occupation de ces édifices ou seulement d'une partie, il en coûte de l'argent pour déménager le personnel et il faut toujours faire quelque chose, par exemple, acheter de nouveaux meubles. Les employés civils sont comme les autres hommes; ils veulent des choses et habituellement il les obtiennent. Je ne peux pas donner d'autres explications. Je ne doute

pas que dans ce comité il y ait une douzaine de membres qui pourraient prendre ces 157 hommes, s'ils pouvaient les traiter comme des hommes à leur service et leur imposer des contremaîtres et ils obtiendraient d'eux plus de travail que le pays peut en obtenir. Mais je ne peux pas les surveiller moi-même. Depuis un an et demi ces hommes ont été engagés et congédiés, quand c'était nécessaire, entièrement par le surintendant qui s'occupe d'eux. Personne autre que le préposé aux travaux n'a à choisir celui qui entrera dans ce personnel; il a absolument toute latitude. J'ai parlé bien souvent avec lui à ce sujet; j'ai trouvé à redire parce que les hommes ne rendaient pas autant de services qu'ils le devraient, mais il m'assure du contraire et à moins que je trouve le temps d'aller le surveiller personnellement, je ne vois pas comment je peux modifier cet état de choses. Je tiens à traiter le comité avec justice et à lui faire connaître exactement la situation. J'estime que l'on pourrait faire des changements; notre personnel est trop nombreux, mais ces hommes veulent avoir maintenant la journée de travail de huit heures. Ils veulent presque tout avoir sauf de travailler.

M. McMASTER: Je ne suis pas opposé à la journée de huit heures. Je n'aime pas à travailler plus de huit heures par jour et l'homme qui travaille sérieusement pendant huit heures fait une assez bonne journée de travail. Je ne m'oppose pas à ce qu'un homme obtienne la journée de huit heures, pourvu qu'il travaille pendant les huit heures.

L'hon. M. CARVELL: Je suis aussi de cet avis.

M. McMASTER: La franchise du ministre invite les critiques et nous donne le désir de lui adresser des critiques utiles. Prenons cette question de la rue Wellington. Le ministre a-t-il l'intention de conclure une entente quelconque avec la ville d'Ottawa pour que la ville prenne à sa charge la surveillance et l'entretien de cette rue? C'est le comble du ridicule d'entretenir un outillage pour réparer les rues dans une ville qui a je le suppose un outillage suffisant pour entretenir toutes les rues en bon état de réparation.

L'hon. M. CARVELL: Si l'honorable député a lu les journaux dernièrement—et je présume qu'il les a lus—il verra que la ville d'Ottawa n'est pas d'humeur pour le moment à prendre à sa charge des services accomplis jusqu'ici par le Gouvernement. La ville veut que le Gouvernement prenne sur lui une grande partie des services dont la municipalité s'occupait jusqu'à maintenant et nous avons à présent d'intéressantes discussions sur cette question même.

M. McMASTER: Mon humble observation peut donner de la force au ministre pour traiter avec les autorités municipales.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il serait bon que le ministre nous donne un état de nos contributions totales envers la ville d'Ottawa. Les crédits sont dispersés dans le budget à différents endroits et personne au comité ne se fait une idée exacte de ce que nous payons à la ville d'Ottawa. Je sais que la municipalité n'est pas satisfaite, mais nous voudrions savoir si elle a de bonnes raisons pour être mécontente.

L'hon. M. CARVELL: Il y a dix ans, une entente est intervenue avec la ville d'Ottawa, par laquelle le Gouvernement fédéral consentait à payer $100,000 par an à la commission d'améliorations d'Ottawa pour l'entretien des parcs et des promenades et $15,000 à la ville d'Ottawa pour rénumération du service de protection des incendies que nous recevons de la ville.

Cette entente prend fin le 1er juin. Il y a eu un certain nombre de conférences entre la ville d'Ottawa et un comité du Gouvernement pour s'entendre sur les conditions de renouvellement de l'entente. Le maire d'Ottawa a publié en janvier dernier un aperçu très complet de ses prétentions sur ce que le Gouvernement devrait payer et il a fixé le montant à environ $800,000 par an. Avant la réunion du Parlement nous avons eu une conférence et un grand nombre depuis lors. Finalement, j'ai offert au nom du comité de donner $150,000 par an à la commission des améliorations d'Ottawa pendant les dix années prochaines—$100,000 par an à la ville pour payer tous les services donnés au Gouvernement par la municipalité et le Gouvernement abandonne à la ville le droit de taxer les employés civils sur leur revenu.

Depuis nombre d'années, une convention existe entre le Gouvernement et la ville d'Ottawa en vertu de laquelle les revenus des fonctionnaires civils ne sont pas sujets à l'impôt à raison des sommes que le pouvoir fédéral verse chaque année entre les mains des autorités civiques. J'ai adopté l'attitude que le Gouvernement n'a rien à voir à cela. Le fonctionnaire civil domicilié à Ottawa est un citoyen ordinaire et il devrait payer des taxes comme le reste de la population. Dans la proposition que j'ai soumise à la ville, le Gouvernement lui abandonne le droit de faire acquitter l'im-

pôt sur le revenu aux employés civils. Les autorités municipales estiment qu'elles peuvent percevoir une somme annuelle de 57,000 piastres de ce chef, mais je suis convaincu que si la loi était fermement mise en vigueur, elles pourraient retirer 75,000 à 80,000 piastres par année de cette source. Donc, en acceptant comme exacts les chiffres de la ville d'Ottawa, il se trouverait que le Gouvernement verserait à la commission une somme de 302,000 piastres au lieu de 150,000 piastres à l'heure qu'il est. Les autorités municipales prétendent que le Gouvernement devrait payer un montant équivalant aux taxes qu'elles retireraient des propriétés de l'Etat si elles appartenaient à des particuliers.

M. COPP: Une augmentation de 182,000 piastres?

L'hon. M. CARVELL: Exactement, mais en réalité cette somme ne serait pas versée en entier par le Gouvernement. L'augmentation réelle pour le Gouvernement serait de 135,000 piastres par année. Sous le régime de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les propriétés du Gouvernement ne sont pas imposables; or, à cause de cela, la ville d'Ottawa prétend que nous devrions payer la même somme en taxes que s'il s'agissait de propriétés particulières. Nous ne pouvons admettre ce principe, cela va sans dire, mais il est une question qui soulève passablement ma sympathie. Relativement à l'aqueduc, Ottawa est encore sous le régime du règlement le plus antédiluvien que je connaisse. Un propriétaire, si j'ai bien compris, paie 2 piastres pour les premiers 1,000 piastres auxquels est évaluée sa propriété et un tarif de plus en plus élevé pour chaque autre 1,000 piastres. Or, un propriétaire est tenu de payer cette taxe, peu importe qu'il se serve ou non de l'eau de l'aqueduc et qu'il n'ait pas de baignoire ou qu'il en ait une demi-douzaine dans sa maison; même si vous êtes propriétaire d'un lot vacant à Ottawa, vous êtes tenu d'acquitter cette taxe d'eau uniforme. Or, les autorités municipales prétendent que les propriétés de l'Etat à Ottawa pourraient être raisonnablement évaluées à 20 millions et que le Gouvernement devrait payer la taxe d'eau en conséquence. De mon côté, je soutiens que le Gouvernement devrait payer la taxe d'eau en raison du nombre de gallons qu'il utilise; j'ai même offert à la ville de placer des compteurs dans tous les édifices publics d'Ottawa et de payer l'eau à un prix raisonnable. Je suis allé jusqu'au point de proposer de soumettre l'affaire à l'arbitrage au cas où nous ne parviendrons pas à nous entendre quant au prix. Le Gouvernement utilise aussi jusqu'à un certain point les égouts de la ville d'Ottawa et nous lui versons une certaine somme en dédommagement. Les autorités municipales prétendent que le Gouvernement devrait acquitter le cinquième du total des frais que comporte l'entretien des égouts, mais nous n'avons pas consenti à cela. Je suis d'avis que tous les services d'utilité publique, qu'ils soient utilisés par le Gouvernement ou par les particuliers, devraient être pourvus de compteurs; en d'autres termes, je veux dire qu'un citoyen devrait payer pour ce qu'il consomme ni plus ni moins. Or, la ville d'Ottawa répond: Non; vous devez payer pour tous nos services des impôts basés sur nos systèmes de taxe et d'évaluation de la propriété.

Je crois que nous finirons par nous entendre au bout du compte. Pour moi, la politique joue son rôle ordinaire en tout cela, et j'espère que d'ici à une quinzaine de jours la ville acceptera les offres généreuses que nous lui avons faites.

M. McMASTER: Le ministre tient-il compte du fait que, règle générale, les gens viennent habiter la ville à cause des avantages qu'elle offre par elle-même, tandis qu'Ottawa doit le chiffre de sa présente population au fait qu'elle est le siège du gouvernement fédéral ?

L'hon. M. CARVELL: Je serais heureux d'entendre énoncer un argument que nous n'avons pas fait valoir dans cet ordre d'idées. Nous avons fait valoir tous les arguments imaginables de ce côté, mais ils n'ont guère paru impressionner les autorités de la ville d'Ottawa.

M. McMASTER: J'ose espérer que dans le prochain arrangement avec la ville, le Gouvernement verra à faire disparaître le maintien d'un double outillage pour l'entretien de certaines rues.

L'hon. M. CARVELL: Nous étudierons certainement la question.

M. LEGER: Le Gouvernement devrait aller un peu plus loin selon moi. Je propose qu'en considération du fait que les sessions du Parlement se prolongent de plus en plus chaque année, et que les députés aimeraient à amener leurs familles à Ottawa où il est très difficile de se loger convenablement à l'heure qu'il est, le Gouvernement devrait acquérir des maisons pour les membres qui le désireront. Les députés pourraient occuper ces logements pendant la session et peut-être même pendant toute l'année, en payant loyer à l'Etat.

Grâce à un arrangement de cette nature, ils sauraient exactement où se loger à l'époque de la session et le Parlement pourrait siéger quarte, cinq ou six mois sans les inconvénients qu'éprouvent les députés à l'heure qu'il est de ne pouvoir amener leurs familles ici faute de logements.

M. JACOBS: Le Gouvernement pourrait peut-être s'occuper de la question en relation avec le nouveau projet de la construction des habitations ouvrières.

L'hon. M. CARVELL: La question mérite d'être étudiée.

M. FRIPP: Ayant l'honneur de représenter ici la capitale, je ne saurais laisser passer sous silence certaines des remarques que l'on vient de faire. Je dirai d'abord au ministre des Travaux publics (M. Carvell) qu'il se trompe sur la quantité d'ouvrage que l'on fait dans son ministère. J'ai une connaissance personnelle de la besogne accomplie par les artisans et ouvriers des diverses administrations d'Ottawa et je dois dire qu'ils travaillent avec autant d'ardeur et de fidélité que ceux des compagnies.

Pour ce qui est de l'accord dont il est présentement question entre la ville et le gouvernement canadien, je dirai que la somme offerte est de tout point insuffisante. Voyons quel est l'état de choses. Le Gouvernement possède à lui seul un cinquième de tous les biens imposables de la ville. Quand un gouvernement loue un édifice, la ville cesse d'en tirer un revenu, comme aussi du terrain sur lequel il est érigé. Il en résulte que le Gouvernement échappe à une part considérable des taxes, à moins qu'on ne le mette dans la position d'un simple citoyen. Je ne m'explique pas que le Gouvernement doive être traité d'autre manière que les citoyens de la ville. Considéré comme citoyen, le Gouvernement aurait à payer à la ville d'Ottawa une somme d'environ 600,000 piastres au lieu des 100,000 piastres qu'il lui offre aujourd'hui. Je ne parlerai pas pour l'instant des 150,000 piastres que l'on projette de donner à la commission d'embellissement, car la ville d'Ottawa n'a sur cette commission aucune autorité, non plus que sur la dépense de cette somme. C'est le Gouvernement qui a établi la commission et c'est à lui qu'elle est comptable de l'emploi qu'elle fera de l'argent. Elle le dépense pour les parcs et pour la promenade qui entoure la ville, au bénéfice censément du peuple canadien et, par occasion, des habitants de la capitale. Mais, dans une réalisation du projet qu'avait formé le regretté sir Wilfrid Laurier de faire d'Ottawa "le Washington du Nord", on avait émis l'idée d'une commission indépendante du conseil. Il s'agissait d'embellir la ville et de la rendre attrayante au profit de ceux qui ont à venir traiter ici de leurs affaires. La ville d'Ottawa ne devait recevoir que 100,000 piastres pour les services qu'elle rendrait. Quels sont ces services qu'elle rend? Elle fournit l'eau à l'administration et, quoique l'approvisionnement ne soit pas contrôlé, les fonctionnaires de la ville assurent que, d'après les meilleures informations qu'ils peuvent obtenir, l'eau ainsi distribuée à une valeur de près de 100,000 piastres. Aucune restriction n'est apportée à l'emploi de cette eau, dont on use selon les besoins.

M. McMASTER: Nous n'avons pas même d'eau chaude pour nous laver les mains.

M. FRIPP: Ce n'est pas la faute de la ville.

La ville, en outre, protège le Gouvernement contre les incendies, et c'est là un item important. L'administration se sert des égouts de la ville, et il y a d'autres services auxquels celle-ci subvient et qui, dans le cas d'un particulier, lui coûterait de 50 à 100 mille dollars. Pourquoi le reste de la population payerait-il les services ainsi rendus au Gouvernement du Canada? J'espère bien que le ministre des Travaux publics et que le comité qui s'occupe de cette affaire voudront bien aviser à un règlement plus équitable des choses que je viens de mentionner.

Il est vrai que la ville tire certains avantages du fait d'être la capitale et qu'il faut faire entrer ces avantages en ligne de compte dans la demande qu'elle pourrait faire au Gouvernement d'une somme de 600,000 ou même 800,000 piastres par année. Nombre de personnes, sans doute, viennent ici pour affaires avec le Gouvernement qui n'y viendraient pas si ce n'était qu'Ottawa est la capitale. De là un certain accroissement de notre commerce et une certaine quantité d'argent dépensé ici. Je ne laisse pas de croire, cependant, qu'un examen approfondi de la question nous ferait toucher au moins 300,000 piastres, après avoir tenu compte de tous les avantages que vaut à la ville d'Ottawa le fait d'être la capitale du pays.

Je compte et j'espère que, malgré ce qu'a dit le ministre, il n'a pas encore décidé de ne point satisfaire aux désirs et aux besoins de la ville, selon que le maire les a exposés, et qu'il fera avec elle à l'amiable un arrangement fondé sur la valeur des services rendus.

Je prierais le comité de se souvenir que la population d'Ottawa se compose, pour un tiers, d'employés de l'Etat, si l'on inclut dans ce tiers la famille de ces employés, et que la ville perd de ce fait une somme considérable qu'elle ne perdrait pas si ces personnes étaient occupées à autre chose. Si nous pouvions avoir à Ottawa une industrie employant 15,000 hommes ou femmes, il est clair que nous y gagnerions, non par la somme que le Gouvernement nous offre, mais une somme beaucoup plus considérable, en échange des services rendus pour l'eau, les incendies, les égouts et les hôpitaux.

Nous fournissons les hôpitaux à la ville d'Ottawa et les employés civils s'en servent. Le Gouvernement retire de là un avantage indirect. Nous pourrions taxer leur revenu, mais les frais de perception de l'impôt absorberaient une grande partie de ce que nous aurions recueilli de cette source. Il est entendu, jusqu'à présent, que la ville ne percevra pas la taxe imposée sur le revenu des employés civils, parce que, dans un certain sens, le Gouvernement se trouve à la payer. J'exprimerai au ministre des Travaux public mon espoir de le voir marcher sur les traces du regretté sir Wilfrid Laurier, et réaliser le vœu formé par cet homme d'Etat de faire de la ville d'Ottawa ce qu'elle doit être comme capitale du Canada, c'est-à-dire d'en faire vraiment la cité du peuple tout entier. Voilà pourquoi, si mon désir est exaucé, l'honorable ministre ne se contentera pas de verser, comme il se le propose maintenant, la simple somme de 100,000 piastres à la caisse de la corporation.

L'hon. M. CARVELL: Je suis sensible aux belles paroles de l'honorable député d'Ottawa (M. Fripp). Cette question l'intéresse de près, comme elle intéresse ses commettants. Non seulement me suis-je inspiré de l'idée de sir Wilfrid Laurier, mais j'ai été beaucoup plus loin qu'il ne se l'était lui-même proposé, car il m'a fallu tenir compte que, depuis dix ans, la ville s'est développée et le monde a marché. Sir Wilfrid Laurier avait convenu de verser 100,000 piastres à la commission et j'ai offert 150,000 piastres; il avait convenu de verser 15,000 piastres à la ville et j'ai offert $100,000, plus le droit de taxer les fonctionnaires, ce qui représentera environ 50,000 ou 75,000 piastres. Puisqu'il s'agit de comparaisons, je dois dire que je ne me suis pas montré moins généreux que le citoyen dont on a parlé.

[M. Fripp.]

Sans vouloir insister sur ce point plus que de raison, j'ajouterai que les observations que j'ai faites au sujet du travail des employés étaient basés sur mon expérience personnelle, et non sur des ouï-dire. Je n'ai pas eu occasion de surveiller la plus grande partie de leur travail, mais j'ai vu, de mes propres yeux, certaines choses, depuis un an et demi que je suis attaché au ministère, et je répondrai à l'honorable député que certains de ces employés ne gagnent pas leur nourriture. Je ne voudrais, pour aucune raison, les avoir à mon propre emploi. Comment? Hier même, monsieur l'Orateur de la Chambre me déclarait que six ou sept employés ont pris quatre ou cinq jours pour lui réparer une simple petite chambre qu'un seul homme aurait pu réparer en une demi-journée dans le service tout entier.

M. COWAN: Comment se fait-il que ces gens-là ne soient pas congédiés? S'ils travaillaient pour moi, je les renverrais certainement.

L'hon. M. CARVELL: Moi aussi.

M. COWAN: Pourquoi ne le faites-vous pas?

L'hon. M. CARVELL: Je voudrais me renseigner à fond sur certains cas particuliers de cette nature, mais je n'y puis réussir. Il m'est arrivé de connaître ceux-là, à l'occasion d'une conversation que j'ai eue, hier, avec l'Orateur, au sujet du travail de ces employés.

M. COWAN: Je les mettrais tous à la porte.

L'hon. M. FIELDING: On a parlé de faire d'Ottawa la Washington du Nord. Dans une polémique de date récente, les journaux ont mentionné ce que fait le gouvernement fédéral des Etats-Unis pour la ville de Washington, et ils ont demandé ce que fait notre Gouvernement pour la ville d'Ottawa. Je prierais mon honorable ami de bien vouloir me dire si l'on a soumis quelque proposition en vue de faire adopter ici le système suivi à Washington. Il présente des avantages, mais en l'adoptant, on ferait disparaître le corps municipal d'Ottawa et la possibilité, pour les citoyens de cette ville, de prendre part aux affaires municipales à ce titre. A Washington, l'administration est confiée à une commission instituée par le gouvernement; celui-ci acquitte une grande partie des frais d'administration—la moitié, je crois—

et les citoyens de Washington, si rien n'a été changé depuis peu, acquittent l'autre moitié, sans avoir à se prononcer sur l'administration. Cette proposition a-t-elle été soumise à mon honorable ami?

L'hon. M. CARVELL: Non. On l'a discutée avec le comité représentant la ville, mais il ne l'a pas jugée bien favorable.

L'hon. M. FIELDING: Alors, ce qu'on a dit que le gouvernement fédéral des Etats-Unis faisait pour Washington n'est guère applicable à Ottawa?

L'hon. M. CARVELL: Guère applicable.

Rideau Hall (y compris le terrain), améliorations, mobilier, entretien, etc., $65,000.

M. McMASTER: Comment se répartit ce crédit?

L'hon. M. CARVELL: Il y a, par exemple, des employés chargés de l'entretien.

M. McMASTER: De combien a-t-on besoin pour ces employés?

L'hon. M. CARVELL: Le personnel comprend un tapissier, un charpentier, trois peintres, un charretier, un plombier, trois mécaniciens, trois chauffeurs, neuf hommes de peine et un réparateur, et la somme nécessaire est de $16,791.

M. VIEN: Avons-nous besoin de tous ces gens-là?

L'hon. M. CARVELL: Je ne me suis pas rendu sur les lieux pour faire une enquête. Il est des tâches que le ministre des Travaux publics évite.

Une VOIX: Si le terrain est bien entretenu au cours du présent exercice, je ne conçois pas pourquoi vous avez besoin d'une aussi forte somme pour des améliorations pendant le prochain exercice.

L'hon. M. CARVELL: Il y a 16 hommes qui sont employés dans les jardins, sur le terrain et pour les chemins, et nous demandons $12,857 pour eux. Environ 25 hommes de peine, mécaniciens, charretiers, plombiers et autres s'occupent de l'entretien et de différents travaux. Cependant, quelques-uns ne sont employés qu'une partie de l'année. Je puis dire que de 15 à 18 hommes travaillent dans la serre, les jardins ou les chemins. J'ai lieu de croire qu'ils sont tous nécessaires.

M. VIEN: A la recommandation de qui sont-il nommés?

L'hon. M. CARVELL: Le surintendant des travaux les emploie sans la recommandation de personne.

M. VIEN: Le surintendant des travaux est-il un employé du département?

L'hon. M. CARVELL: Oui, et il a le droit d'emboucher ces hommes et de les congédier pour cause.

M. VIEN: Dans ce cas, je conseillerai d'en mettre plusieurs à la porte. Je comprends que nous sommes dans une situation délicate lorsque nous discutons ce sujet, mais il s'agit d'une dépense annuelle de $65,000. Si la nomination de ces gens-là relève du surintendant des travaux et des employés du département, on devrait leur faire observer qu'un bon nombre d'entre eux sont inutiles; le bon sens le dit. Si on examinait attentivement la situation, on s'aperçevrait que nous pourrions économiser quelques milliers de dollars de ce crédit.

M. JACOBS: Dois-je comprendre que ces $65,000 représentent les frais d'entretien de cette maison princière?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. VIEN: Non pas. L'item suivant mentionne une autre somme de $17,000 pour le combustible et l'éclairage.

L'hon. M. CARVELL: Oui, cela est vrai.

M. JACOBS: Ces $17,000 sont-ils en sus des $65,000?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. VIEN: Cela représente une somme totale de $82,000 pour l'entretien de cette habitation princière. Sans diminuer les commodités de Rideau Hall ou le confort des hauts dignitaires qui y résident—et rien ne doit manquer à leur confort—il y a des dépenses inutiles qu'il est de notre devoir de diminuer.

M. CANNON: Le ministre dira-t-il au comité si $65,000 ont été dépensés l'an dernier?

L'hon. M. CARVELL: La dépense a été de $58,579, laissant un reliquat de $6,420.

M. CANNON: Puisque $58,000 ont suffi l'an dernier, pourquoi cette somme ne suffirait-elle pas cette année?

M. VIEN: Lorsque tout augmente.

L'hon. M. CARVELL: Il est impossible de prévoir exactement quelles réparations seront nécessaires ou à quelles éventualités nous devrons faire face. Vu l'attention que nous portons à cette dépense, je suis d'avis que le comité peut accorder ces $65,000 au département. Si nous n'en avons pas be-

soin, je puis assurer au comité qu'ils ne seront pas dépensés?

M. McMASTER: N'y avait-il pas depuis des années un crédit semblable dans le budget?

L'hon. M. CARVELL: Oui; depuis la confédération, il nous a fallu entretenir Rideau Hall.

M. McMASTER: Les frais d'entretien ont-ils toujours été aussi élevés?

L'hon. M. CARVELL: Je ne saurais le dire de mémoire, mais je sais que le chiffre en a toujours été passablement élevé, autant que je me souviens.

L'hon. M. CARVELL: Qui surveille l'emploi de cette somme?

L'hon. M. CARVELL: Pour ce qui regarde la main-d'œuvre, c'est le directeur des travaux.

M. CANNON: Rend-il compte au ministère de l'emploi qu'on a fait de l'argent ?

L'hon. M. CARVELL: Il transmet les feuilles de pointage qui font voir que ces hommes ont fourni les heures de travail qui leur sont payées.

M. PEDLOW: Ce directeur des travaux aurait peut-être besoin d'une bonne semonce.

L'hon. M. CARVELL: Je n'en sais rien. Je m'en prendrais au système plutôt qu'au directeur, qui est à l'emploi du ministère et que je tiens en grande estime. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de m'entretenir avec lui de ce sujet, et je crois qu'il accomplit son devoir.

Je crains bien qu'il n'y ait qu'une seule manière de remédier à l'état des choses : ce serait d'user de moyens très rigoureux, plus rigoureux peut-être que je ne voudrais. Quoi qu'il en soit, on peut compter que, instruit comme je le suis à présent, il y aura du changement à l'avenir.

M. JACOBS: Quel est le nom du directeur des travaux ?

L'hon. M. CARVELL: Monsieur Croll ; il a la surveillance des travaux exécutés pour le compte du Gouvernement.

M. CASGRAIN: Quel est le chiffre de ses appointements ?

L'hon. M. CARVELL: $1,600.

M. CANNON: Le ministre peut-il nous dire ce qu'on a fait l'année dernière ?

L'hon. M. CARVELL: Non, car je n'ai pas les détails sous les yeux. Ce crédit, il ne faut pas l'oublier, est destiné à l'entretien des bâtiments, des terrains, de la serre, des jardins et des routes. L'état détaillé de toute la dépense se trouve dans le rapport de l'auditeur général. Bien que les détails me manquent en ce moment, je donnerai avec plaisir tous les renseignements que j'ai en ma possession. J'ai apporté ici tous ceux que, selon ce que j'avais lieu de penser, je serais appelé à fournir au comité.

M. McMASTER (Brome): Je me rappelle qu'à son avènement au trône, notre souverain actuel s'est livré—c'est du moins ce qu'on a dit—à un minutieux examen de l'administration des palais royaux et qu'il a réussi à accomplir des réformes vraiment radicales et à réduire très sensiblement le chiffre des dépenses qu'entraînait un mode de gestion suranné. Il serait peut-être nécessaire d'en faire autant ici.

L'hon. M. CARVELL: Peut-être bien.

M. CANNON: La résidence du Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec, Spencerwood, est beaucoup plus spacieuse que Rideau-Hall; mais, bien que le gouvernement soit loin de dépenser une somme aussi considérable que celle dont il s'agit ici, la propriété est toujours parfaitement entretenue. En vérité, je ne m'explique pas qu'on puisse dépenser $62,000 à Rideau-Hall. . .

M. VIEN: $82,000.

M. CANNON: Vu qu'il ne s'y trouve pour ainsi dire pas d'arbres et que les terrains ne sont pas en très bon état. C'est le cas de dire que, cette fois, nous n'en avons pas pour notre argent.

M. VIEN: Aucun des membres de la gauche, il va sans dire, ne songe à restreindre le bien-être du Gouverneur général ou celui de son personnel, et Son Excellence se trouverait sans doute dans un bien grand embarras s'il lui fallait congédier certains de ces employés qui lui sont pour ainsi dire imposés dès que le Gouvernement les a nommés.

L'hon. M. CARVELL: Son Excellence n'a pas à s'occuper de leur nomination. Ces hommes font tout simplement partie du personnel des Travaux publics.

M. VIEN: C'est ce qui nous met plus à l'aise pour discuter le sujet.

L'hon. M. CARVELL: Parfaitement.

M. VIEN: Car nous ne voudrions pas manquer d'égards à Son Excellence. Mais comme c'est le ministère qui fait toutes

les nominations, je considère qu'il y a lieu d'appeler sur ce sujet l'attention du Gouvernement. C'est précisément ce que nous faisons à cette heure, et si nous autorisons aujourd'hui cette dépense, nous comptons que le ministre veillera tout particulièrement, comme il nous en a donné sa parole, à ce qu'on ne trouve rien à redire l'année prochaine.

L'hon. M. CARVELL: Certes.

M. JACOBS: Dois-je comprendre que le directeur, M. Croll, s'occupe exclusivement des travaux qui s'exécutent à Rideau-Hall et autour de la résidence ?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. JACOBS: Le ministre a parlé tantôt d'un autre directeur de travaux qui est employé rue Wellington.

L'hon. M. CARVELL: C'est Monsieur Shearer: il a la surveillance du personnel que l'on emploie à l'entretien des pelouses, des routes et, en général, des bâtiments publics d'Ottawa.

Service du téléphone, $62,000.

M. McMASTER: Je ne vois rien pour l'augmentation des prix dont nous menace la compagnie de téléphone Bell.

L'hon. M. CARVELL: Nous espérons faire face aux dépenses supplémentaires en réduisant le nombre des téléphones.

M. McMASTER: Très bien.

Edifices publics.—Edifices de l'immigration, réparations, ameublement, etc., $13,000.

M. VIEN: Le panier à papier est-il compris dans cet article?

L'hon. M. CARVELL: Je le suppose.

M. VIEN: Il devrait l'être.

Stations de quarantaine.—Entretien, $4,000.

M. McMASTER: Cet article semble bien peu élevé pour l'entretien d'un édifice qui va coûter 400,000 piastres.

L'hon. M. CARVELL: Je le trouve moi-même trop peu élevé. Ces crédits, naturellement, ont été préparés avant l'ouverture de la législature. On est à faire une enquête soigneuse des édifices de l'immigration. Le ministre de l'Immigration a chargé deux fonctionnaires de parcourir tout le pays pour atteindre à la plus stricte économie. La semaine dernière, j'ai convenu avec lui de faire accompagner l'un des fonctionnaires par un ingénieur du ministère des Travaux publics afin d'examiner les édifices et préparer un rapport sur les améliorations nécessaires.

Je ne parle pas de la station de la Grosse-Ile ; cela est prévu d'une autre manière. Quand nous saurons ce qu'il y a à faire, nous demanderons un crédit spécial au Parlement. Nous ne pouvons aller loin avec ce crédit de 4,000 piastres. Je soupçonne que le crédit voté annuellement a été dépensé avec négligence parce que les bâtiments d'Halifax et de Saint-Jean sont, me dit-on, en fort piteux état.

Appareils, fournitures et ameublement, $100,000.

M. McMASTER: Nul est le but spécial de ce crédit?

L'hon. M. CARVELL: Pour les fournitures et l'ameublement des édifices publics dans tout le Canada.

M. PEDLOW: Seulement à l'extérieur d'Ottawa?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

M. PEDLOW: Pas à Ottawa même?

L'hon. M. CARVELL: Oh, non. Nous avons adopté l'article pour la ville d'Ottawa, à l'exception des loyers.

M. CANNON: Comment sont achetés les fournitures et l'ameublement?

L'hon. M. CARVELL: Par l'intermédiaire de la commission des achats de guerre.

M. CANNON: Comment se fait-il que les crédits sont demandés pour le département des Travaux publics si les achats sont faits par la commission des achats de guerre?

L'hon. M. CARVELL: Les commissaires ne sont que les agents du ministère des Travaux publics. Nous recevons les marchandises que nous acquittons. En un mot, nous payons, mais nous n'achetons pas.

M. PEDLOW: Je regrette d'avoir oublié de parler de cet article de 450,000 piastres pour réparations, ameublement, etc., des édifices fédéraux d'Ottawa.

Tous les honorables députés constateront facilement qu'il manque quelque chose à l'ameublement de cet édifice, je veux parler d'un ameublement convenable pour les députés qui ont leur siège au centre de la Chambre. Ces députés devraient avoir des pupitres. A ce propos, je demanderai si, dans le nouveau palais législatif, on a aménagé un espace pour les membres d'un troisième parti, ou les membres qui siégent au centre. Il y a un bon contingent de ces députés à la Chambre actuellement, et lorsque nous nous transporterons dans

la nouvelle Chambre il est difficile de dire quelles proportions ce contingent aura atteintes.

M. COWAN: Ce sera la principale opposition alors.

M. PEDLOW: Je pense qu'on devrait leur aménager un espace dans la nouvelle Chambre, et en attendant même en cette enceinte.

L'hon. M. CARVELL: Nous n'avons pas encore étudié la question d'aménagement de la nouvelle Chambre.

M. McMASTER: Puis-je rappeler à mon honorable ami ce dont je l'ai entretenu privément il y a quelque temps? La salle de la renommée du nouveau parlement a été agrandie, mais le plafond est toujours aussi bas, ce qui donne à cette salle la forme d'un tunnel. Il arrive aux meilleurs architectes de se tromper.

Certains qui l'ont visité et qui se connaissent en architecture m'ont donné à entendre que les dimensions du temple de la Renommée vont être très imparfaites si l'on n'en augmente la hauteur pour la faire correspondre avec sa largeur.

L'honorable M. CARVELL: Deux ou trois jours après que l'honorable député m'en avait parlé je suis allé à l'édifice accompagné de l'architecte. Je me suis laissé convaincre que les proportions de cette salle ne sauraient être meilleures et que l'histoire racontée à l'honorable député n'était pas du tout fondée.

Eclairage, $175,000.

M. McMASTER: Un shérif, nommé à Montréal il y a quelques années a chargé un employé de faire le tour des chambres et d'y fermer les lumières lorsqu'on n'en avait plus besoin; de cette manière il a réduit de moitié le compte de l'électricité utilisée pour l'éclairage. Il se peut que le ministre fait quelque chose dans ce sens; sinon, la suggestion mérite son attention.

L'hon. M. CARVELL: Les gardiens de tous ces édifices ont reçu l'ordre de faire précisément ce que propose de faire mon honorable ami; je ne saurais dire jusqu'à quel point ils y obéissent. Lorsque les comptes d'éclairage accusent une augmentation on en demande toujours une explication au gardien. Il est difficile de voir à une chose comme celle-là. Par exemple, si nous avions ici un employé qui passât son temps à parcourir l'édifice pour éteindre les lumières, imaginez les cris de protestation que nous entendrions! La ménagère qui demeure d'un

côté de la rue peut ne consommer que la moitié de l'électricité utilisée par sa voisine de l'autre côté; pourtant ce serait difficile de convaincre la seconde qu'elle pourrait réduire de moitié ses frais d'électricité. Il en est ainsi des fonctionnaires de l'Etat.

M. VIEN: Ce serait peut-être une économie d'installer une usine d'énergie électrique pour l'éclairage des édifices de l'Etat. Cette méthode a été adoptée par nombre de grandes maisons et elles l'ont trouvée économique. L'édifice de l'est, l'édifice de l'ouest, l'édifice Langevin et les édifices Connaught pourraient tous avoir leur propre installation d'éclairage.

L'hon. M. CARVELL: Je n'abonde pas dans le sens de l'honorable député. S'il est un service que le Gouvernement obtient à des prix raisonnables et justes c'est le service d'éclairage et de force motrice qu'il obtient à Ottawa. Les taux y sont moins élevées que dans presque tous les autres endroits du pays. J'admets que nous utilisons peut-être plus de courant qu'il ne faudrait, mais imaginez donc jusqu'où vous iriez avec $65,000 lorsqu'il vous faudrait payer l'intérêt sur la dépense nécessaire pour installer une usine d'éclairage. Vous ne pourriez même pas faire un commencement; il vous faudrait dépenser $165,000 et beaucoup d'autres mille dollars encore. J'ai peur que l'honorable député ne devienne adepte de la doctrine de l'exploitation par l'Etat.

M. VIEN: L'université Laval, le séminaire de Québec, les édifices de la législature à Québec, sont tous éclairés de cette façon et ils trouvent la méthode économique.

L'hon. M. CARVELL: Je vais vous citer un exemple de l'autre aspect de la question. Lorsque le Grand-Tronc a construit sa gare à Ottawa la compagnie a installé une usine à vapeur dans le but d'éclairer la gare, le terrain et les édifices y compris le Château-Laurier, et à utiliser la vapeur d'échappement pour le chauffage; mais elle a dû revenir au service des compagnies d'électricité pour obtenir leur courant électrique. Il est futile de parler d'installer une usine d'énergie électrique à Ottawa sous la direction du Gouvernement; cela coûterait plus de $200,000 chaque année.

M. PARENT: L'éclairage des édifices fédéraux à Québec est fourni par la compagnie d'éclairage de cette ville. Il y a là deux compagnies qui se font concurrence, la Public Service Corporation of Quebec et la Quebec Railway Light and Power Com-

pany. On m'a assuré que dans l'adjudication des marchés passés avec l'une ou l'autre des deux compagnies on ne consulte pas la compagnie rivale. Il serait peut-être dans l'intérêt public de s'informer du prix avant l'adjudication.

L'hon. M. CARVELL: Je ne connais rien de cela. D'après les notes que j'ai devant moi, je constate que le département paye 800 piastres par année pour l'éclairage du bureau de poste, 750 piastres pour la douane et mille piastres pour l'entrepôt.

M. PARENT: Est-ce le cas qu'on a passé un marché de cinq ans sans concurrence et publicité avec la compagnie d'éclairage de Québec.

L'hon. M. CARVELL: Je puis dire que cela n'a pas été fait de mon temps. J'y verrai et je communiquerai les faits à mon honorable ami.

M. VIEN: L'éclairage des édifices publics a-t-il lieu au compteur ou à un taux par nombre de lumières?

L'hon. M. CARVELL: Au compteur, partout où c'est possible. Nous essayons de suivre la coutume, quelle qu'elle soit, de la ville ou du village concerné. Nous payons toujours le même prix que le consommateur ordinaire.

M. CROWE: Combien paie-t-on, par kilowatt, pour la lumière, à Ottawa?

L'hon. M. CARVELL: On a négocié un contrat avec la compagnie électrique d'Ottawa, en vertu duquel on paie un tarif net de 20 dollars par cheval-vapeur, alternatif ou direct. Pour les lampes des ponts, rues, parcs, etc., où la compagnie fournit et entretient les poteaux, fils et montures, le prix est de 45 dollars annuellement par lampe à arc de six ampères et demi. Quand le Gouvernement possède et répare lui-même les poteaux, fils, etc., ce prix est réduit à 22 dollars.

M. CROWE: Le tarif du consommateur dans la ville d'Ottawa est de deux cents par kilowatt. Je me suis demandé si le Gouvernement obtenait une réduction sur ce prix.

L'hon. M. CARVELL: Je suis peiné de ne pouvoir donner ce renseignement maintenant, mais je le procurerai à mon honorable ami.

M. PEDLOW: En visitant plusieurs édifices fédéraux d'Ottawa, dont les uns sont possédés, et les autres simplement loués, par le Gouvernement, j'ai observé que les fils électriques étaient loin d'être installés d'une façon que j'appellerais efficace ou convenable. Si cette installation était celle d'un édifice en ma possession, à Renfrew, l'inspecteur de la commission hydro-électrique me condamnerait immédiatement; et mes primes d'assurance seraient considérablement augmentées. Je vois que le Gouvernement assure lui-même, ou plutôt qu'il n'assure pas, ses immeubles. Mais le Gouvernement est responsable non seulement à lui-même et à ses employés, mais aussi à la ville où les édifices sont situés: si un incendie a lieu par suite de la négligence du Gouvernement ou de ses employés dans la pose défectueuse des fils, et si la décision des inspecteurs fait autorité en la matière, le Gouvernement sera tenu responsable. J'aimerais à savoir qui serait alors considéré coupable en vertu des lois, en modification du code pénal, que nous avons adoptées il y a quelques semaines, au sujet de la prévention des incendies. Un article de cette loi décrète:

> Toute personne qui, par négligence, cause un incendie d'où résulte une perte de vie ou de biens, se rend coupable d'un acte criminel et est passible de deux années de prison.

L'hon. M. CARVELL: Théoriquement, cela retomberait sur le ministre.

M. PEDLOW: J'aimerais que le ministre se mît à ce travail tout de suite, car les fils ne sont évidemment pas dans un état convenable ni dans cet édifice ni dans les autres possédés ou loués par le Gouvernement.

L'hon. M. CARVELL: C'est la première fois que j'en entends parler, Je fais faire faire une enquête et un rapport. Jamais, dans le passé, il n'y eut, dans les édifices fédéraux, d'incendies dus à la défectuosité des fils.

Edifices fédéraux—Loyers, $915,000.

M. COWAN: Cela comprend-il les loyers dans tout le pays, hors d'Ottawa?

L'hon. M. CARVELL: Cela comprend tous les loyers dans le Canada.

M. COWAN: C'est là payer une somme énorme pour occuper la position humiliante de locataire. Ce serait une bonne chose d'avoir des édifices publics dans tous les petits endroits. C'est aller un peu loin, mais l'article prouve que le ministère des Travaux publics devrait adopter pour politique d'ériger dans toute ville importante du pays un édifice public pouvant loger tous les fonctionnaires du Gouvernement. Dans la ville que j'habite, qui est la capitale de

Saskatchewan, c'est une chose des plus difficiles à quiconque que de trouver un fonctionnaire fédéral. C'est très incommode. Le Gouvernement, en toute occasion, est entravé par les locateurs, qui augmentent les loyers chaque fois qu'ils en ont la chance. Le seul moyen de se débarrasser d'eux, c'est d'avoir ses propres édifices.

L'hon. M. CARVELL: Je devrais m'arrêter un peu à dire ce que nous payons en loyers hors d'Ottawa. L'honorable député de Régina (M. Cowan) a raison absolument quand il dit que les loyers sont augmentés continuellement et que rien ne semble pouvoir prévenir cela. Les conditions furent anormales durant les trois ou quatre dernières années; il y a eu un gros accroissement du service public dans toutes les parties du Canada, à cause principalement des services de guerre. Nous avons maintenant inauguré deux ou trois nouveaux services: la commission de l'établissement des soldats, le département du rétablissement dans la vie civile et la division de l'impôt sur le revenu.

M. COWAN: Ce dernier sera permanent.

L'hon. M. CARVELL: Il n'y a aucun doute que le service civil, en dehors d'Ottawa, ne va pas diminuer aussi vite que beaucoup d'entre nous ne le désirerions. Il faut faire face à la situation, et la recommandation faite par l'honorable député de Regina est absolument logique. Je vais donner au comité quelques chiffres pour montrer ce que nous payons:

	Services ordinaires.	Services de guerre.
Nouvelle-Ecosse..	$15,632	$ 13,828
Nouveau-Brunswick. ..	1,497	9,805
Ile du Prince-Edouard..	542	940
Québec..	46,748	104,135
Ontario, en dehors d'Ottawa.	62,285	157,838
Manitoba..	21,307	50,565
Saskatchewan.	22 890	46,482
Alberta..	61,430	72,794
Colombie-Anglaise	33,507	71,782

M. CROWE: Combien a-t-on payé en loyers, à Vancouver?

L'hon. M. CARVELL: Plus de $60,000. Je peux en donner les détails, mais cela prendrait beaucoup de temps pour en donner lecture. Quant à la cité d'Ottawa, mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) m'a demandé des explications, la dernière fois que nous siégions en comité. J'ai préparé pour lui un état de tous les loyers dans la cité d'Ottawa. La dépense s'élève à $645,066 pour les travaux ordinaires, et $111,432 pour le compte des services de guerre, soit un total de $756,549.

[M. Cowan.]

M. VIEN. Pourrait-on en donner les détails au comité?

L'hon. M. CARVELL: J'ai l'intention de déposer cet état ou de le remettre au député de Guysborough, de sorte qu'il sera à la disposition de tous ceux qui voudront en prendre connaissance. Il indique les noms des différents édifices.

M. VIEN: Non seulement les détails quant à la cité d'Ottawa, mais pour le reste du pays.

M. McMASTER: On pourrait les transcrire dans le compte rendu officiel de la Chambre.

L'hon. M. CARVELL: Cela prendrait beaucoup de pages. Cependant, je veux bien le traiter comme un rapport montrant tous les loyers payés avec les détails.

M. PEDLOW: Que fait-on des loyers que l'on perçoit pour les maisons que possède le Gouvernement, ainsi que les impôts payés sur ces propriétés?

L'hon. M. CARVELL: Les impôts payés par le Gouvernement sur les propriétés qu'il possède et qu'il loue, dans la cité d'Ottawa, s'élèvent à $8,219.25. Si nous payons dans un certain délai, nous obtenons un escompte, ce qui porte le total pour Ottawa à $7,769, d'après les estimations.

M. PEDLOW: Avez-vous le chiffre total des loyers perçus par le Gouvernement pour les propriétés sur lesquelles il paye des impôts?

L'hon. M. CARVELL: Oui, $25,874.

M. MANION: J'ai quelque chose à suggérer au sujet des édifices publics. J'ai été souvent frappé par l'étendue de l'espace inutilisé dans certains édifices publics, en dehors d'Ottawa. Si vous allez voir certains bureaux de douanes, vous trouverez qu'il y a bien plus de place que l'exigent les besoins du service, et pourtant, l'agent, à cet endroit, dira qu'il en a bien juste assez. J'ai vu des bureaux de douanes, dans de petites villes, qui étaient assez vastes pour les besoins d'une cité cinq fois plus grande. Au point de vue de l'économie, le Gouvernement ferait bien de faire visiter ces édifices par un inspecteur indépendant, pour voir s'il n'y aurait pas de place pour des services autres que ceux qui les occupent, actuellement. C'est ce que le ministre a fait, jusqu'à un certain point, dans ma propre ville; il a placé un certain nombre de services dans le même édifice que les douanes.

L'hon. M. CARVELL: J'ai fait quelques essais—je crois que c'est le mot qu'il convient d'employer—au sujet de ce que vient de dire l'honorable député, mais je n'ai pas très bien réussi. J'irai même jusqu'à critiquer la coutume en vogue pendant nombre d'années, qui consistait à avoir de trop grands entrepôts de douanes sans qu'ils soient convenablement installés pour servir de bureaux, faisant ainsi gaspiller beaucoup d'espace, je ne dirai pas d'argent, car les édifices valent certainement l'argent qu'on a payé pour les faire construire. Nous avons l'exemple le plus frappant à Calgary. Dans l'entrepôt des douanes, là-bas, il y a assez d'espace libre pour y installer un bureau de poste; cependant, nous allons dépenser $750,000 pour en construire un ailleurs.

M. McMASTER: Pourquoi ne pas s'en servir?

L'hon. M. CARVELL: On ne peut pas avoir la lumière ni les commodités qu'il faut. J'ai été visiter les lieux et je peux assurer mon honorable ami que l'on ne peut pas l'utiliser. Il y a suffisamment d'espace. Il y a quelques boîtes de conserves dans une salle grande comme ici, mais on vous dira que l'on a besoin de tout l'espace.

Mon honorable ami de Fort-William (M. Manion) fait une critique absolument juste et c'est pourquoi j'ai dit, l'autre soir, que tout édifice dont je m'occuperais ne s'appellerait plus bureau de poste ou de douane mais édifice public et servirait aux services publics.

M. McMASTER: Il n'y a pas de disposition dans la loi qui donne au Gouvernement le droit d'exproprier des édifices pour les besoins du Gouvernement?

L'hon. M. CARVELL: Oui, il y en a une.

M. McMASTER: Je sais qu'il y a un droit d'expropriation de terrain pour un chemin de fer, mais je ne savais pas qu'on avait le droit d'exproprier ce que j'appellerai l'usage d'un édifice.

L'hon. M. CARVELL: L'an dernier on a adopté un amendement à la loi de la cour de l'échiquier qui donne le droit de faire une expropriation de ce genre.

M. McMASTER: Je suis heureux de savoir qu'il existe une telle loi, parce que ce n'est que juste. Un cultivateur peut se voir enlever une partie de sa ferme pour un service public et le propriétaire est obligé d'abandonner sa propriété dans l'intérêt public en cas d'urgence.

L'hon. M. CARVELL: Ce droit existe, parce que je l'ai utilisé une douzaine de fois depuis six ou huit mois.

M. VIEN: Le bail est-il contenu dans ces volumes que l'on conserve comme documents de la session?

L'hon. M. CARVELL: Pas les dates.

M. VIEN: Mais la durée?

L'hon. M. CARVELL: Non.

M. VIEN: Sont-ils faits pour plusieurs années?

L'hon. M. CARVELL: Quelques-uns ont une durée de cinq ans. Depuis un an et demi, nous avons adopté le système que, lorsque les baux sont expirés, nous les renouvelons seulement jusqu'au 1er mai 1920, et dans beaucoup de cas, pas plus tard que décembre prochain. En voici la raison: L'édifice Hunter sera terminé, nous l'espérons, en juillet, mais certainement en août. Cela nous donnera 140,000 pieds carrés d'espace et nous pourons y installer un grand nombre d'employés civils qui sont logés dans d'autres parties de la ville. Mais, comme on a créé de nouveaux départements, tels que celui du Rétablissement des soldats dans le civil, la commission de la colonisation et l'impôt sur le revenu, nous avons l'intention de faire un remaniement général des bureaux des différents départements quand l'édifice Hunter sera terminé. Nous avons loué entièrement l'édifice Rea ou Daly, dont nous prendrons possession le 1er juillet. De sorte qu'en juillet ou vers le 1er août nous espèrons faire un remaniement qui permettra d'installer un département dans un endroit unique. Je regrette de dire que deux départements importants seront toujours installés partiellement en différents endroits de la ville, mais nous consentons des baux à très court terme et nous espérons pouvoir, dans un an et demi au plus, nous débarrasser d'un grand nombre d'édifices que nous louons maintenant et ainsi diminuer beaucoup le montant des loyers que nous payons à Ottawa.

M. NICHOLSON: Pendant que ce plan général de remaniement des bureaux à Ottawa est en voie d'exécution, le ministre a-t-il pris en considération le groupement d'ensemble dans l'organisation des bureaux pour économiser l'espace et supprimer les divisions et les portes dans les édifices? Il me semble, en parcourant les départements tels qu'ils existent aujourd'hui, qu'une des grandes difficultés, c'est que ces édifices n'ont jamais été destinés à des bureaux publics. En examinant du dehors l'édifice

Hunter, il me semble que c'est la première tentative faite pour construire l'édifice moderne le meilleur qui ait jamais été conçu pour les services du Gouvernement dans une partie quelconque du Canada. Si ce système est adopté, il économisera non seulement l'espace, mais il aura pour résultat final de réduire la dépense de tout le personnel des bureaux.

L'hon. M. CARVELL: J'accepte le compliment que mon honorable ami adresse à l'édifice Hunter, mais je n'en prends pas le mérite pour moi personnellement; tout le mérite en revient au sous-ministre qui est l'auteur de l'édifice auquel son nom a été donné. J'admets que c'est la première tentative faite à Ottawa pour avoir un véritable édifice administratif. L'édifice est construit sur le plan du groupement. Il comprend neuf étages à peu près semblables. La seule différence est qu'il y a un puits d'air de 100 pieds sur 50 au centre. L'édifice a 200 pieds sur 150. Cela donne une suite de bureaux à l'entour du puits de 50 pieds de largeur. Il existe un passage de 8 pieds entre deux rangées de bureaux de 20 pieds, l'un ayant vue au dehors, l'autre à l'intérieur. Les grands corridors ont été dévisés suivant les besoins des départements qui s'en serviront. Une partie de l'espace peut être divisée en chambres de 10 pieds sur 12 et dans d'autres cas, il y aura des salles de 30 pieds sur 50 de largeur. Nous avons consulté plusieurs départements qui vont occuper les différents étages et nous avons divisé et séparé l'espace d'après les arrangements adoptés par ces départements.

Quant à l'avenir, je crois avoir laissé entendre, dans une circonstance précédente, que tout membre de la Chambre des communes trouverait profit de se rendre, accompagné d'un contremaître, au bureau de M. Ewart, pour y examiner les modèles que ce dernier prépare, du nouvel édifice que tous, nous espérons voir s'élever, dans un avenir qui n'est pas trop éloigné, sur le terrain de la rue Wellington, exproprié à cette fin. On ne se préoccupe, à ce bureau, que de réaliser ce plan. Nous nous proposons d'adopter le système d'unités, en tant qu'il peut s'appliquer à cet édifice. La première unité comprendra la chambre de la Cour suprême, viendra ensuite toute une série d'édifices à bureaux, tous construits, en réalité, d'après le même plan général de façon à réaliser l'idée que mon honorable ami exprime.

M. JACOBS: Combien coûtera l'édifice Hunter ?

[M. Nicholson.]

L'hon. M. CARVELL: Un million et demi de dollars, terrain compris.

M. JACOBS: Vous avez 140,000 pieds carrés de superficie utilisable ?

L'hon. M. CARVELL: Oui. C'est certainement l'édifice à bureaux dont le prix est le moins élevé dans tout Ottawa. Si l'on calcule les prix de l'éclairage, du chauffage, des services des préposés aux ascenseurs et tout ce qui peut faire l'objet d'un calcul, on trouve que tout cela varie de 68 à 69 cents par pied carré et par année. Nous payons toutes sortes de prix en loyers, mais quand il s'agit d'un édifice moderne, nous payons à peu près un dollar par pied carré. Nous trouvons que la construction de cet édifice représente un bon placement des deniers publics, au point de vue des affaires. Ce sera encore un bon placement au point de vue des fonctionnaires civils parce qu'ils seront logés dans des bureaux tels qu'ils n'en ont jamais eu auparavant, et cela représente un service plus efficace.

M. McMASTER: Il est onze heures et demie; nous avons travaillé magnifiquement, ce soir, tout en apprenant beaucoup de détails sur le service public, et il semblerait convenable que la séance fût levée.

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai aucune objection à ce que la séance soit levée. J'avais espéré, cependant, me débarrasser de la balance de ces prévisions.

M. McMASTER: Nous avons travaillé jusqu'à deux heures, ce matin.

L'hon. M. CARVELL: Ces crédits relatifs aux ports et aux rivières n'ont aucune importance. Sans doute, je suis à la disposition du comité.

M. McMASTER: Ils ne sont pas importants dans l'ensemble, mais ils revêtent quelquefois beaucoup d'importance pour certaines divisions électorales et ils pourraient peut-être donner lieu à quelque débat. Le ministre a tombé d'accord avec moi sur l'opportunité de la journée de huit heures de travail.

L'hon. M. CARVELL: Cela ne s'applique pas aux membres du Parlement.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de M. G. H. BOIVIN, orateur suppléant.

Vendredi, le 16 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De deux projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill n° 111), déposé par M. Fripp, tendant à faire droit à Mary Ann Scheib ;

Le 2e (bill n° 114), déposé par M. McCurdy, tendant à faire droit à Vernon Balm Bailey.

LA GREVE DE WINNIPEG.

M. CASGRAIN: Je désire attirer l'attention du Gouvernement sur l'en-tête d'une dépêche alarmante parue dans la "Gazette" de Montréal: "Grève générale à Winnipeg: 27,000 ouvriers se mettent en grève, par sympathie avec les ouvriers en métaux; le ministre est réduit à l'impuissance; les boulangers, les pompiers, les employés des postes et les ouvriers des ateliers de chemins de fer figurent parmi les grévistes." Le ministre du Travail, paraît-il, aurait dit que le Gouvernement ne saurait rien faire à cet égard. Je désire savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre en présence de cette situation insolite, et quelle initiative il prendra pour empêcher le retour de grèves aussi générales à l'avenir. J'ai souvenance que lorsqu'il a éclaté certains désordres de moindre gravité dans la ville de Québec, l'an dernier, on appela la force militaire et, à mon avis, c'est bien le temps de...

M. l'ORATEUR: L'honorable député peut parfaitement poser une question, mais le règlement lui défend de revenir sur un incident de l'an dernier.

L'hon. M. MACLEAN (ministre du Travail intérimaire): Le ministre du Travail se tient au courant de la situation à Winnipeg, depuis dix jours.

On le renseigne à tout instant sur ce qui se passe et en tout temps il est prêt à faire tout ce qu'il peut dans les circonstances.

M. ROBB: Le Gouvernement a-t-il quelque déclaration à faire au sujet de la grève des employés postaux de Winnipeg?

L'hon. NEWTON W. ROWELL (au nom du directeur général des Postes): Presque tous les employés postaux du bureau de poste de Winnipeg se sont mis en grève de sympathie à la suite d'une décision prise par les organisations ouvrières de Winnipeg. Le Gouvernement considère cette démarche de la part des employés postaux comme étant absolument sans justification. On nous apprend que l'on tente d'intimider les employés qui sont encore fidèles au service public. Le Gouvernement accordera son entier appui à tous les employés qui s'acquittent de leur devoir au service du Gouvernement et de l'administration du bureau de poste de Winnipeg.

M. CAHILL: Je crois savoir qu'un certain nombre d'employés de chemins de fer et des télégraphes sont également en grève. Le Gouvernement possède-t-il quelques renseignements au sujet de leurs griefs?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer): Je n'ai reçu aucun renseignement des fonctionnaires de Winnipeg.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, chapitre quatre-vingt-onze des Statuts revisés de 1906, et de décréter:

1. Que tous les membres de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui ont été en activité de service dans les troupes de mer, de terre et d'air de Sa Majesté, pendant la guerre européenne éclatée en août mil neuf cent quatorze, auront pour les fins de pension de service dans ladite gendarmerie sous l'empire de la loi précitée, droit de faire compter cette activité de service comme service dans la gendarmerie, pourvu:

(a) que la somme de toute pension, gratification ou allocation reçue par un membre de la gendarmerie, ou qu'il a droit de recevoir ou de demander du chef de toute blessure subie pendant son service dans les troupes susdites de mer, de terre et d'air, soit déduite de toute pension, gratification ou allocation à laquelle il aurait droit sous l'empire de la loi susdite en dehors de toute pension pour ancienneté, sans égard à une infirmité quelconque du corps ou de l'esprit, ou à une blessure corporelle; et

(b) qu'aucune veuve, qu'aucun enfant d'un membre, comme susdit, qui a reçu ou a droit de recevoir ou de demander une pension, un viager, une gratification ou allocation en raison de la mort, de l'incapacité, ou d'une blessure survenue audit membre pendant son service dans les troupes susdites, n'aura droit à une pension à un viager ou à une allocation sous l'empire de ladite loi.

2. Que dans le cas d'une nomination ou d'un engagement nouveaux dans la gendarmerie de tout membre qui, après le quatrième jour d'août

mil neuf cent quatorze, aura démissionné, ou aura acheté ou autrement obtenu sa libération de la gendarmerie afin de s'enrôler dans les troupes de mer, de terre et d'air de Sa Majesté pendant la guerre européenne en question, et qui aura fait du service dans ces troupes, la durée de ce service dans les troupes susdites sera censée, pour les fins des pensions seulement, sous l'empire de la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, constituer du service dans la gendarmerie; et dans tout cas analogue le membre recevra remboursement de tout argent qu'il aura pu payer pour obtenir sa libération.

3. Que l'échelle de solde fixée par le chapitre quarante-sept des Statuts de 1916 soit augmentée comme suit:

Huit sergents d'état-major, chacun, par jour..	$3 00
Autres sergents d'état-major, chacun, par jour..	2 50
Autres sous-officiers, chacun, par jour..	2 25
Gendarmes, chacun, par jour.. ..	1 75
Eclaireurs, chacun, par jour	2 50
Trompettes et clairons,, moins de 18 ans, chacun, par jour..	1 25
Gages courants aux ouvriers et autres employés spéciaux, chacun, par jour..	0 75

4. Que le Gouverneur général en conseil pourra autoriser le paiement d'un supplément de solde aux membres de la gendarmerie employés comme détectives, à ceux qui font du service dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon, et pendant une période de cinq ans comptant du 1er jour de juin 1919, à tout autre membre de la gendarmerie.

5. Que tout officier mis à le retraite obligatoire pour toute cause autre que l'inconduite ou l'inefficacité après dix années de service, aura droit à une pension viagère d'au plus un cinquantième de la solde et des allocations de son grade ou de ses fonctions permanentes lors de sa retraite, pour chaque année révolue de service.

6. Que le Gouverneur général en conseil pourra, comme il le jugera opportun, accorder une pension à la veuve, ou une allocation de commisération à chacun des enfants de tout officier qui, ayant parfait vingt années de service, retirait lors de sa mort pleine solde, ou qui, ayant accompli dix années de service, était bénéficiaire d'une pension lors de sa mort.

7. Que la pension d'une veuve sera:

(a) si son mari, lors de sa mort retirait pleine solde, une somme égale à la moitié de la pension à laquelle il aurait eu droit s'il avait été mis à la retraite forcée immédiatement avant sa mort; ou

(b) s'il retirait une pension, une somme égale à la moitié de ladite pension.

8. Que les pensions accordées jusqu'à présent aux veuves en vertu des dispositions de ladite loi de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, peuvent être remaniées conformément aux dispositions de la loi basée sur les présentes résolutions; mais cette revision n'autorisera aucune augmentation de paiements sur des pensions accrues avant l'adoption de la présente loi.

9. Que chaque gendarme qui fait partie de la gendarmerie lors de l'adoption de la loi basée sur les résolutions présentes, ou qui par après fait partie de ladite gendarmerie aura droit, sur sa retraite, à une pension viagère, comme suit:

(a) S'il a accompli dix années, mais moins de vingt et un ans de service, un cinquantième de sa solde et de ses allocations annuelles pour chaque année de service;

(b) S'il a accompli vingt et un ans, mais moins de vingt-cinq ans de service, une somme annuelle égale aux vingt cinquantièmes de sa solde et de ses allocations annuelles, plus un supplément de deux cinquantièmes de la solde et des allocations susdites pour chaque année révolue de service au-dessus de vingt ans;

(c) S'il a accompli vingt-cinq ans de service, une somme annuelle égale aux trente cinquantièmes de sa solde et de ses allocations annuelles, avec supplément d'un cinquantième de la solde et des allocations susdites pour chaque année révolue de service au-dessus de vingt-cinq ans; à condition que la pension ne dépassera pas les deux tiers de sa solde annuelle lors de sa mise à la retraite.

Mais pour les fins d'estimation des pensions susdites, la solde courante et les suppléments de solde n'entreront pas en ligne de compte.

10. Que le Gouverneur général en conseil pourra autoriser le commissaire à nommer, par mandat sous son seing, tout officier ou gendarme qui aura fait du service dans la gendarmerie, dans la réserve qui sera appelée "Réserve de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest":

(a) Tout officier ou gendarme gardera, dès son entrée en fonctions, le grade et le rang, et retirera la solde qu'il détenait lors de sa permutation ou de sa libération de la gendarmerie;

(b) Tout membre, sur appel à l'entraînement pour une période d'au plus sept jours dans le cours de chaque année, recevra la même échelle de solde que lorsqu'il sera appelé au service.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): Les honorables députés se rendront compte que la présente résolution donne effet au programme que j'ai énoncé l'autre soir lorsque nous avons abordé l'étude du budget de la gendarmerie du Nord-Ouest. Le premier article décrète que le temps que tout membre de la gendarmerie a passé en activité de service en Europe comptera pour le calcul de la pension. Aux termes de la loi de la gendarmerie à cheval actuellement en vigueur, les membres de ce corps ont droit à une pension après vingt ans de service. Un grand nombre de gendarmes ont obtenu des congés d'absence sans solde pour aller faire du service actif outre-mer, tandis que d'autres ont pris leur retraite ou ont acheté leur libération pour les mêmes fins. Nous sommes donc d'avis que tous ceux qui se sont retirés du corps afin d'aller faire du service actif outre-mer, ont le droit de faire compter cette activité de service en estimant le chiffre de la pension à laquelle ils ont droit, au cas où ils voudraient reprendre leur place dans la gendarmerie.

Les alinéas "a" et "b" constituent une garantie que les gendarmes ayant reçu des blessures en activité de service outre-mer, qui leur donnent droit à une pension d'après la loi générale des pensions applicable à tous ceux qui ont été en service actif dans les rangs de l'armée expéditionnaire, n'auront pas le droit de réclamer une pension en vertu de la loi sur la gendarmerie à cheval. Ces dispositions, cela va sans dire, ne concernent pas l'attribution de la pension pour ancienneté.

L'article 3 autorise l'augmentation de solde qui a déjà été accordée aux gendarmes l'année dernière par le décret du conseil.

M. BUREAU: Quel est le tant pour cent de l'augmentation accordée aux membres de la gendarmerie?

L'hon. M. ROWELL: L'augmentation est de 50 cents par jour pour les gendarmes et les sous-officiers. Sous l'empire de la loi avant l'adoption de l'arrêté du conseil, les gendarmes touchaient une piastre par jour la première année, 1 piastre 10 la seconde et 1 piastre 25 la troisième année, le traitement maximum étant 1 piastre 25. Le bill porte le maximum de la solde à 1 piastre 75 et les mêmes augmentations seront continuées comme par le passé.

M. THOMPSON (Yukon): Quel est le supplément de solde que touchent les officiers et les gendarmes qui sont en service au Yukon?

L'hon. M. ROWELL: D'après la loi en vigueur la solde est comme suit: officiers, 1 piastre 25; sergents d'état-major et sergents, 75 cents; caporaux et gendarmes, 50 cents.

L'article 5 de la résolution modifie la loi sur la durée de service nécessaire pour avoir droit à une pension. A l'heure qu'il est, si un gendarme abandonne le service au bout de vingt ans, il a droit à une pension pour cause d'ancienneté. Le présent article permet d'accorder une pension au bout de dix ans, en vertu des conditions qui y sont énumérées.

Les articles 6, 7 et 8 ont trait aux pensions des veuves d'officiers et décrètent une légère augmentation de ce chef. L'article 9 traite des pensions accordées aux gendarmes et aux sous-officiers. A l'heure qu'il est, la pension d'un officier est basée sur le chiffre de la solde et de l'allocation qu'il reçoit; or, nous désirons suivre la même méthode pour fixer la pension des simples gendarmes. L'article 10 de la résolution décrète la création d'une réserve à laquelle j'ai fait allusion, l'autre soir, c'est-à-dire la réserve des membres de la force qui ont été en activité de service dans la force et qui s'en sont retirés.

(Il est fait rapport sur le projet de résolution qui est adopté.)

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 18), déposé par l'honorable M. Guthrie (solliciteur général), modifiant la loi des faillites;

Le 2e (bill n° 74), déposé par l'hon. M. Maclean, tendant à modifier la loi de 1909 relative aux engrais agricoles.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU CHOIX DU TRACE DES VOIES FERREES.

Le projet de loi, adopté par le Sénat, tendant à modifier la loi des chemins de fer en ce qui concerne le tracé de la voie, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité génral pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (modification aux articles 157 et 159 du chapitre 37 des Statuts revisés).

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Peut-être ferai-je bien d'expliquer l'objet de ce bill.

Le comité qui en ce moment est chargé d'examiner le projet de refonte de la loi des chemins de fer a fait subir à ces articles des modifications qui investissent la commission des chemins de fer du droit d'approuver les plans relatifs au tracé de la voie, que le ministre exerçait jusqu'à présent. C'était le ministre à qui devaient être soumis ces plans dans le cas de chemins de fer pour lesquels la Chambre accordait une charte à ceux qui avaient pu en faire la demande. Désormais, ce sera la commission des chemins de fer à qui ces plans devront être soumis pour être approuvés.

Le désir du Gouvernement est que ce projet soit voté dès cette session, au cas où le projet de refonte ne le serait point. J'aimerais bien que le comité statuât tout de suite, et que le projet passe à sa troisième lecture. Si ensuite le projet de refonte est voté, je retirerai ce bill. Si, par contre, la loi des chemins de fer n'est pas autrement modifiée à cette session, le bill y suppléera en ce qui regarde l'autorité à laquelle il faudra dorénavant soumettre le tracé des chemins de fer, cette autorité étant mise dans les mains de la commission. La raison pour laquelle ce changement est recherché, c'est que, à proprement parler, deux réseaux de voies ferrées seulement existent

aujourd'hui au Canada, et il convient que ce soit la commission des chemins de fer qui se prononce sur le parcours que devra suivre la nouvelle voie. Les intérêts du Gouvernement pourraient venir en conflit avec ceux du Pacifique-Canadien, et c'est pour parer à cette éventualité que nous soumettons ce bill à la Chambre.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 159 (sanction par la commission).

M. McMASTER: Si le bill soumis à un comité spécial ne passe pas, n'aurions-nous point à examiner celui-ci avec la même attention? Ne convient-il pas de l'examiner avec tout le soin que nous y apporterions s'il était certain que le projet de refonte ne passerait pas?

L'hon. M. REID: Actuellement, la loi exige l'approbation du ministre des Chemins de fer pour le tracé d'une voie ferrée, et le Pacifique, comme le National-Canadien seraient tenus de se conformer à cette loi avant de procéder à l'exécution de ce plan. La seule différence sera qu'au lieu de s'adresser au ministre, le Pacifique, le National-Canadien, le Grand-Tronc ou toute autre compagnie auront à faire approuver leurs plans par la commission des chemins de fer, qui examinera dans son entier la situation. Je crois que le projet de refonte passera à la présente session; au moins, je l'espère, et alors je ne demanderai pas que ce bill soit lu pour la troisième fois. Mais si la refonte n'était pas adoptée, cela n'empêcherait point de soumettre de nouveau à la Chambre le présent bill pour qu'elle en fasse un examen plus soigneux si on le juge à propos.

M. BUREAU: Dois-je comprendre que ces articles sont la reproduction exacte de ceux que porte le bill étudié par le comité spécial.

L'hon. M. REID: Je ne les ai pas attentivement comparés, mais j'ai donné ordre à notre juriste parlementaire, M. Gisborne, de voir à ce qu'ils soient identiques. Si nous avons à nous occuper davantage du bill en discussion, j'examinerai ce point attentivement, et j'expliquerai quelle est la situation. Nous pourrons alors procéder à une nouvelle délibération du bill en comité, si la chose est nécessaire.

M. CAHILL: Quelle difficulté le Gouvernement appréhende-t-il au sujet de la refonte? Elle ne contient que peu de dispositions controversées, et la clôture va bon train, ce qui permet au Gouvernement de faire taire toute opposition qui pourrait se produire. Pourquoi hésiterait-il à nous appliquer le bâillon dans le cas du présent bill, qui est une mesure ministérielle, quand il a si peu hésité à en faire l'application dernièrement?

L'hon. M. REID: Je ne doute point du vote de la refonte cette année, telle que le comité nous la rapportera sous une forme ou sous une autre. Je ne saurais appliquer le bâillon au Sénat et vaincre ainsi sa résistance. Le mal est que, si nous renvoyons au Sénat ce projet de refonte, il pourra bien ne pas l'accepter tel qu'il sera sorti de nos mains. La difficulté remonte à deux ou trois ans: la Chambre avait alors unanimement convenu de la rédaction que le bill devait avoir, mais le Sénat y fit des modifications que nous ne pouvions pas accepter. Si j'étais sûr de la Chambre haute, cela me mettrait parfaitement à l'aise.

(L'article est adopté, et il est fait rapport du projet de loi.)

ENQUETE DU COMITE SENATORIAL DE LA BAIE D'HUDSON.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le Sénat lui a adressé un message le priant de permettre à l'honorable M. Cochrane, un de ses membres, de comparaître et de rendre témoignage devant le comité spécial institué par le Sénat pour recueillir la preuve et faire rapport, au cours de cette session, concernant la navigabilité et les ressources, en poisson, de la baie et des détroits d'Hudson, ainsi que l'utilisation des ports de la baie d'Hudson comme têtes de lignes de chemins de fer.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX CHUTES D'EAU DU DOMAINE FEDERAL.

Le projet de loi (bill n° 94), déposé par l'honorable M. Meighen (ministre de l'Intériepr), est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 2, paragraphe "a" (définition des chutes d'eau du domaine fédéral).

M. McMASTER: Je ne me rappelle pas que l'honorable ministre ait énoncé l'objet de ce bill lors de sa première lecture. L'a-t-il fait?

M. BUREAU: Quand même il l'aurait fait, nous avons droit à des renseignements supplémentaires.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): A l'heure qu'il est, le ministère de l'Intérieur comprend une division des

chutes d'eau. Ce département s'occupe depuis quelques années d'administrer les chutes d'eau en vertu de l'article 25 de la loi des terres fédérales. En ce que concerne les fins d'administration, cet article est laconique et insuffisant. Dans d'autres pays, l'administration des chutes d'eau a déterminé l'adoption de lois d'une plus grande portée. En présentant ce bill, nous suivons leur exemple. Il suffit d'en lire le texte pour en saisir parfaitement l'objet. En effet, cette mesure ne comporte aucun amendement, elle est complète en elle-même; elle se borne à déclarer en quoi consiste la propriété du Dominion et en quoi doit consister le pouvoir du Gouvernement par rapport à cette propriété, en ce qui regarde les forces hydrauliques et tout ce qui s'y rattache, et elle définit le principe qui devra présider à leur administration.

L'hon. M. MURPHY: La définition des mots "chutes d'eau", dans cet article, laisse entendre que leur administration pourra être sous la direction d'un autre ministère que celui de l'Intérieur. Pourra-t-il en être ainsi ou si c'est le ministère de l'Intérieur qui présidera à l'administration de toutes les chutes d'eau sur lesquelles le Gouvernement aura juridiction?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles seront toutes sous l'autorité du ministère de l'Intérieur.

M. BUREAU: L'honorable ministre pourrait-il citer un cas concret de chutes d'eau appartenant au gouvernement fédéral et ayant été ou pouvant être administrées par le ministre de l'Intérieur? Voici ce que dit la définition:

> Les mots "chutes d'eau du domaine fédéral" signifient toutes chutes d'eau se trouvant sur des terres du Dominion, ou toutes autres chutes d'eau, etc.

Y a-t-il d'autres chutes d'eau sous l'autorité du ministre de l'Intérieur?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici pourquoi cette phrase a été intercalée dans l'article: Il peut arriver que le gouvernement fédéral obtienne juridiction sur des eaux dont le lit ne lui appartiendrait pas. Il est également possible qu'il cède le lit d'un courant d'eau en se réservant le droit au courant lui-même, c'est-à-dire qu'il peut arriver que le Gouvernement cède le lit ou les droits de surface sans aliéner sa juridiction sur le courant même. Dans ce cas, l'Etat resterait propriétaire de la chute.

M. BUREAU: Cela paraît étrange. Il serait inutile d'acquérir le lit d'une rivière, à moins que ce ne fût dans le but d'acquérir un droit de servitude ou autre droit de cette nature en vue de construire un quai ou une jetée ou de faire passer un tuyau au fond de l'eau. La survenance de pareil cas n'est pas présumable. L'honorable ministre pourrait-il nous dire s'il est déjà arrivé qu'un gouvernement ou un particulier ait aliéné le lit d'une rivière en se réservant le droit à l'eau de cette rivière? Nous savons à qui appartient, d'ordinaire, le lit de nos rivières navigables et la propriété de l'eau qui y court.

L'hon. M. MEIGHEN: Si, par exemple, un particulier ou une compagnie acquérait le lit d'un courant d'eau dans le but d'en extraire du sable ou du gravier ou d'y exercer d'autres droits d'extraction, il le pourrait sans avoir droit au courant d'eau lui-même. Je ne saurais dire s'il s'est déjà présenté des cas comme celui-là, mais les dessinateurs qui ont préparé le bill ont pensé qu'il pourrait s'en présenter, et s'il s'en présentait la propriété de la chute d'eau resterait attribuée au Dominion.

Il a été d'usage depuis quelque temps d'excepter le lit et la rive des eaux ou cours d'eau dans les concessions de terres ordinaires, mais il peut y avoir des concessions de terre dans lesquelles le lit et la rive n'ont pas été exceptés, tandis que le cours d'eau lui-même l'a été.

M. BUREAU: L'expression "force hydraulique" comprend les cours d'eau et autres eaux où de la force ne pourrait pas être produite? Je ne connais pas la situation dans certaines provinces, mais là où les forces hydrauliques d'une rivière sont utilisées je ne crois pas qu'il serait avantageux pour personne de prendre à loyer le lit d'une rivière, afin d'obtenir le sable ou le gravier qui peuvent se trouver sous les rapides ou les chutes.

L'hon. M. MEIGHEN: La concession pourrait embrasser une grande superficie dans laquelle se trouverait une chute. La force hydraulique doit avoir une valeur commerciale.

M. BUREAU: Cette explication ne s'appliquerait pas au présent cas, car voici la description qu'on y donne de la force hydraulique:

> (g) "Force hydraulique" doit comprendre toute force ou énergie, sous quelque forme ou de quelque nature que ce soit, contenue dans une eau courante ou dans une chute d'eau ou susceptible d'être produite ou créée à l'aide de cette eau courante ou de cette chute d'eau, en quantité suffisante pour lui donner une valeur commerciale.

Il est très improbable que celui qui doit prendre à loyer ou acheter le lit d'une ri-

vière, afin de se procurer du gravier ou du sable le ferait à un endroit où il y a des rapides. Prenons ces mots:

...ou toutes autres forces hydrauliques appartenant au Canada ou qui ont été ou peuvent être mises sous l'administration et la direction du ministre de l'Intérieur.

Comment ces forces hydrauliques peuvent-elles être mises sous l'administration ou la direction du ministre? Passe, si l'Etat les achète. Nous n'ignorons pas que tout ce que le Dominion du Canada achète appartient au Dominion—sauf le chemin de fer national du Canada! Je ne conçois pas comment nous devenons propriétaires, à moins qu'il n'existe un cas spécifique, et je prie le ministre de dire pourquoi ces mots ont été intercalés.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne soutiens pas qu'ils soient d'une importance capitale, car il n'est pas probable qu'il y ait plusieurs de ces forces hydrauliques, ni même qu'il y en ait aucune. Cependant, ils ne peuvent pas faire de mal, car la force doit nous appartenir; autrement, la définition ne s'y appliquerait pas.

Au Yukon, la propriété du lit peut être cédée pour des fins minières, mais non les droits au cours d'eau; cela est fort possible. Dans l'exemple que j'ai déjà cité, les concessions de terre pour l'enlèvement du sable et du gravier peuvent embrasser une grande étendue dont une forte partie serait dépourvue de forces hydrauliques. Ainsi, je connais des terres qui ont été concédées dans ce but dans l'Ontario; cependant, en ce moment, je ne me rappelle aucune concession dans les provinces où les forces hydrauliques nous appartiennent.

M. CAHILL: A l'heure qu'il est, l'Etat a-t-il d'autres forces hydrauliques que celles qu'il a acquises des particuliers ou des provinces? Je crois savoir que celles des provinces de l'Est appartiennent aux provinces, c'est-à-dire que ces dernières sont propriétaires du sol. Comment acquérez-vous ces forces ou quelles forces avez-vous en l'idée? Prenons le cas de la propriété territoriale de l'Etat dans la Saskatchewan et celui de la rivière Saskatchewan où l'on produirait de l'énergie, cela vous donnerait-il la propriété de cette énergie à cet endroit?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas besoin qu'on nous la donne; elle nous appartient déjà. Toutes les forces hydrauliques des trois provinces des prairies sont la propriété de l'Etat; elles sont comprises dans l'expression "ressources naturelles", et sont administrées, et l'ont été depuis des années, comme des forces hydrauliques fédérales. Les forces qui se trouvent dans la zone des chemins de fer nous appartiennent aussi; cependant, aux termes de deux lois, le droit de les administrer a été cédé à la province de la Colombie-Anglaise, parce que la lisière de terrain est étroite et que les cours d'eau affluent souvent dans le delta appartenant à l'Etat, ainsi que dans le territoire relevant de la juridiction provinciale. C'est pourquoi un arrangement a été conclu.

M. SINCLAIR (Guysborough): La présente loi ne s'applique donc point aux provinces de l'Est? Dans quel cas s'appliquerait-elle à la Nouvelle-Ecosse, par exemple?

L'hon. M. MEIGHEN: La loi n'a pas d'application réelle dans les provinces de l'Est. Je me propose d'ajouter un article qui servira d'autorisation légale et de fondement pour les ouvrages relatifs aux forces hydrauliques que nous exécutons dans les provinces de l'Est—ouvrages que nous ne pouvons exécuter qu'à la faveur d'une entente avec les gouvernements provinciaux. C'est vraiment le seul article qui offre beaucoup d'intérêt pour les provinces de l'Est.

M. ROBB: L'Etat a des forces hydrauliques dans tous les canaux du Canada. Ces forces sont sous la direction du ministère des Chemins de fer et des Canaux, les unes étant données à loyer par bail emphytéotique et d'autres en vertu d'un bail de vingt et un ans, avec droit de renouvellement.

Si je me rends bien compte de l'objet du présent bill, le ministre va être autorisé à se faire céder par le département des Chemins de fer toutes ces sources de force hydrauliques, dont la gestion sera ensuite en conformité de la nouvelle loi. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui; à vrai dire, le changement pourrait s'effectuer aujourd'hui même et en l'absence d'une loi pareille. Tout ministère peut assumer la responsabilité d'un autre en matière administrative. Toutefois, nous ne visons pas, nous n'avons même jamais songé à assigner au ministère de l'Intérieur la gestion des forces hydrauliques que donnent les canaux.

M. BUREAU: Au sens de la présente loi, ce sont des forces hydrauliques du Canada, celles qui proviennent de la construction des canaux actuellement sous l'administration du ministère des Chemins de fer et des Canaux?

L'hon. M. MEIGREN: Je ne crois pas.

M. BUREAU: Comment sont-elles classées?

L'hon. M. MEIGHEN: Car le ministère de l'Intérieur n'en a ni l'administration ni la direction.

M. BUREAU: A moins de décider que les forces hydrauliques provenant de la construction d'un canal ne sont pas de celles que vise la nouvelle loi, il faudrait faire une exception.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne semble pas avoir lu bien attentivement la définition. Au sens de la loi, ces forces hydrauliques n'appartiennent au Canada qu'à compter de l'instant où elles sont assignées comme telles à l'administration du ministre de l'Intérieur. Cette définition n'est applicable à aucune source d'énergie hydraulique fournie par un canal.

M. BUREAU: Dans ce cas, les forces hydrauliques ne relèveront pas toutes du même ministère.

L'hon M MEIGHEN: Non; il n'en est pas ainsi à l'heure actuelle, et la nouvelle loi ne change rien à cet égard.

M BUREAU: Quel est donc l'objet de cette loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle tend principalement à établir les principes de l'autorité statutaire en ce qui concerne l'administration des forces hydrauliques se trouvant sur des terres du Dominion ou de celles dont la gestion peut être attribuée au ministère de l'Intérieur.

M. BUREAU: Ce ministère n'est-il pas autorisé à administrer toutes les forces hydrauliques situées sur les terres fédérales?

L'hon. M. MEIGHEN: Il l'est par l'article 35 de la loi sur les terres fédérales; mais les prescriptions de cet article sont, à certains égards, trop insuffisantes pour assurer la bonne administration des forces hydrauliques. Ainsi, l'article 35 n'autorise ni le Gouvernement ni le ministère de l'Intérieur à exercer la moindre surveillance sur ce qui se rattache aux forces hydrauliques, sur la transmission de l'énergie obtenue, sur l'établissement de barrages, l'acquisition des terrains nécessaires et autres choses indispensables. Le véritable objet de la présente loi, c'est d'assurer la plus complète utilisation des forces hydrauliques appartenant au Dominion.

M. BUREAU: Est-ce à dire que l'article 35 ne confère pas au ministère de l'Intérieur de pouvoirs assez étendus pour qu'il lui soit permis d'acquérir les terrains nécessaires et de mettre en valeur les forces hydrauliques?

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne lui permet pas.

M. BUREAU: A quoi sert donc la loi sur l'exportation, elle qui autorise l'Etat à acquérir les terrains nécessaires pour l'accomplissement de toute entreprise d'intérêt général?

L'hon. M. MEIGHEN: Lors même que l'Etat se chargerait lui-même de la mise en valeur des chutes d'eau, les pouvoirs que lui confère la loi sur l'expropriation seraient encore insuffisants. Mais ce n'est pas la peine de s'attarder à discuter sur ces pouvoirs, puisqu'ils ne trouvent pas d'application quand, au lieu de recourir à l'expropriation, le gouvernement fédéral afferme les forces hydrauliques moyennant certaines conditions, et que c'est le fermier qui a besoin d'acquérir des terrains par voie d'expropriation. Tels sont quelques-uns des obstacles où l'on s'est heurté dans la gestion des forces hydrauliques; ces obstacles, nous voulons les écarter. Nous nous bornons à proposer l'établissement de dispositions législatives suffisantes pour permettre au ministère d'aller de l'avant.

M. BUREAU: Aux termes de cette loi, le Gouvernement se trouvera, comme toute compagnie privée, autorisé à affermer ou à exploiter des chutes d'eau, et il jouira de tous les droits qui se rattachent à cela. Y a-t-il dans le projet de loi une disposition qui permette au concessionnaire ou fermier de recourir à l'expropriation?

L'hon. M. MEIGHEN: Sans doute. La loi sur l'expropriation ne lui permet pas, puisqu'il n'est qu'un simple particulier, d'acquérir des terres par ce moyen, et il lui faut pour cela s'adresser aux tribunaux ordinaires. Mais, avec la permission du Gouverneur en conseil, il pourra se prévaloir des prescriptions de la loi des chemins de fer pour instituer des procédures en expropriation.

M. BUREAU: Le cas est prévu au projet de loi?

L'hon M. MEIGHEN: Oui.

M. ROBB: De quel ministère relèvent les eaux le long des rapides du Saint-Laurent et à la décharge du lac Ontario, où se trouvent de très abondantes sources de force hydraulique?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas sûr de donner une réponse très satisfaisante à cette question. Le département de l'Intérieur, en tant que département, n'a aucune responsabilité administrative vis-à-vis du Saint-Laurent. S'il y a des travaux à

entreprendre, il faut établir s'ils relèvent du département des Travaux publics ou de celui des Chemins de fer et des Canaux. Mais quant à ce qui touche à ces travaux qui sont inextricablement liés à ceux de la navigation, la commission fédérale des chutes d'eau, dont je suis le président, est constituée dans le but d'assister le Gouvernement en ce qui concerne le développement de l'énergie hydraulique.

M. ROBB: Le département de l'Intérieur aura-t-il aucune responsabilité administrative, après l'adoption de la loi, au sujet de l'énergie hydraulique du Saint-Laurent?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. MURPHY: Le doute exprimé par mon honorable ami semble n'exister qu'au sujet du département qui aura juridiction sur les chutes d'eau du Saint-Laurent. Mais on ne se demande pas si cette juridiction sera fédérale ou provinciale.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas touché ce point-là du tout. Le Canada n'est concerné qu'en autant que ce cours d'eau est international, et tout arrangement de caractère international doit être nécessairement fait par l'administration fédérale. Et d'un. Quant à la propriété fédérale ou provinciale, je n'ai rien dit.

M. SINCLAIR (Guysborough): Supposons que le cours d'eau ne soit pas international. Certains prétendent que le double flux et reflux de la marée dans la baie de Fundy, constitue une force hydraulique très importante. Cette baie est, bien entendu, une nappe d'eau navigable. Le gouvernement fédéral a-t-il le pouvoir de faire des règlements touchant cette énergie hydraulique, ou de donner le droit de la développer, ou bien s'il faudrait s'adresser à la province de la Nouvelle-Ecosse pour obtenir ce droit?

L'hon. M. MEIGHEN: La question de mon honorable ami ne se rapporte nullement au projet en discussion qui vise les chutes d'eau du domaine fédéral. L'intérêt du Canada au sujet de la baie de Fundy ou du fleuve Saint-Laurent, est provoqué d'abord par sa juridiction, sa seule responsabilité relative à la navigation. Mais toutes améliorations affectant la navigation d'une rivière ou d'une baie où une chute d'eau est mise en valeur, sont nécessairement mêlées à ce développement. Le gouvernement fédéral ne peut donc s'en désintéresser. Voilà la source de l'intérêt que nous avons dans toute l'affaire. A qui appartiendra la juridiction, au gouvernement fédéral ou aux provinces? Voilà un sujet que le comité ne doit pas aborder dans le moment.

[L'hon. M. Meighen.]

M. SINCLAIR (Guysborough): Voilà la question à laquelle je demande une réponse.

M. BUREAU: Je veux que cette définition soit bien comprise On demande d'abord que les chutes d'eau soient sur le domaine fédéral; deuxièmement, qu'ils soient sous la juridiction du département de l'Intérieur. Les chutes d'eau possédées par le gouvernement fédéral sous d'autres conditions que celles-là ne pourraient être considérées comme puissances hydrauliques

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. ROBB: A l'article 3, je vois que l'on fait exception pour la Colombie-Anglaise. Pourquoi?

L'hon. M. MEIGHEN: A cause des lois de 1912 et 1913 sur les chutes d'eau, dans la zone des chemins de fer qui enlèvent au gouvernement fédéral son pouvoir d'administrer les forces hydrauliques de la zone des chemins de fer pour le donner aux provinces.

M. ROBB: Le Fraser y est compris?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: Cette loi s'appuie-t-elle aux force hydrauliques en exploitation?

L'hon. M. MEIGHEN: Oh, oui, nous avons dans l'ouest du Canada, de très grandes exploitations qui dépendront directement de cette loi. Par exemple, toutes les chutes qui fournissent l'énergie à Winnipeg. On exploite actuellement la chute du Grand-Bonnet à Winnipeg, dont la force actuelle est de 100,000 chevaux environ, avec un rendement possible de 400,000.

M. CAHILL: Ces chutes d'eau appartiennent encore au domaine fédéral?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (application de la loi).

M. BUREAU: Pourquoi, réellement, la Colombie-Anglaise échappe-t-elle à l'application de cette loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que le gouvernement de la Colombie-Anglaise administre les chutes d'eau de la zone des chemins de fer, aussi bien que les autres chutes de cette province.

Il le fait en vertu de l'autorité que lui confère le Parlement par les statuts mentionnés dans l'article.

M. BUREAU: Y a-t-il une définition du mot " terres "? Est-ce que ce terme comprendrait le lit d'une rivière quelconque

dont on aurait besoin et qui, ainsi que le ministre vient de l'expliquer, aurait été louée ou cédée?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que le projet de loi parle de toutes les concessions antérieures de chutes d'eau ainsi que de toute concession accordée depuis l'adoption des statuts mentionnés dans l'article.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (titre aux forces hydrauliques attribué à la couronne).

M. CAHILL: Pourquoi dit-on que cette entreprise est un ouvrage d'intérêt général du Canada?

L'hon. M. MEIGHEN: Afin d'éliminer toute possibilité de dispute touchant la juridiction fédérale.

Voici ce que j'entends: bien que, sans l'ombre d'un doute, notre juridiction soit complète en ce qui regarde la possession, en déclarant qu'une entreprise actuelle ou possible est dans l'intérêt général du Canada nous étendons notre juridiction à tout ce que peut signifier le terme " entreprise " et du même fait notre autorité jouit également d'une extension.

M. CAHILL: Mais dans quel but adoptez-vous ce projet? Avez-vous l'intention de développer les forces hydrauliques et de distribuer l'énergie dans les villes ?

L'hon. M. MEIGHEN: Les forces hydrauliques ne peuvent être bien administrées que si la juridiction des administrateurs est assez large pour comprendre non seulement les chutes d'eau elles-mêmes, mais en plus tout ce qui touche au développement de ces chutes d'eau ainsi qu'à la distribution et à la transmission de l'énergie. Sans juridiction centrale vous ne pouvez pas arriver à une bonne administration des forces hydrauliques. Je ne crois pas que la province demande une juridiction distincte. Si l'administration des forces hydrauliques elles-mêmes, c'est-à-dire la chute d'eau et l'énergie que développe cette chute, doit être confiée à un premier gouvernement, tandis que tout le reste est sous la juridiction d'un second, il est impossible d'en faire un succès. L'objet de cette disposition, de tout le bill enfin—et cela est conforme au reste du projet de loi—est d'étendre la juridiction du Dominion pour qu'il puisse, de pleine autorité, administrer les forces hydrauliques elles-mêmes. Le terme " entreprise ", selon sa définition à l'article 2, constitue un ouvrage dans l'intérêt général du Canada; en conséquence, la juridiction du Dominion embrasse tout ce que comporte cette définition.

M. CAHILL: Supposons que le Gouvernement, en vertu de la présente loi, concède une force hydraulique, est-ce que cette force hydraulique aurait le même cachet que si elle avait été développée par le Gouvernement lui-même?

L'hon. M. MEIGHEN: Si le Gouvernement concède une chute d'eau il le fait conformément à la présente mesure, il ne le fait pas en toute propriété, il la concède à bail et sous réserve des conditions qui peuvent être imposées. Nécessairement, ces conditions seront relatives à la distribution de l'énergie développée, c'est-à-dire, à l'entreprise. Le présent article nous autorise à faire ces conditions.

M. CAHILL: Je me demande si ma question était bien claire; en tout cas je n'en comprends pas la réponse. Si, par exemple, le Gouvernement fait la concession d'une de ces forces hydrauliques ou la cède à bail pour 99 ans, disons, ou quelle que soit la durée du bail, est-ce que la compagnie concessionnaire serait déclarée une entreprise pour l'avantage dénéral du Canada?

L'hon. M. MEIGHEN: Non la compagnie, mais les travaux qu'elle exécute.

M. CAHILL: La compagnie aurait la direction des travaux déclarés être dans l'intérêt général du Canada?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: Le ministre a parlé de distribution. Cette mesure donne-t-elle aux compagnies le droit de distribuer l'énergie électrique sans le consentement des municipalités ?

Elle leur accorde certainement le droit de poser des fils de transmission dans les municipalités.

L'hon. M. MEIGHEN: Elles n'auraient de droits qu'en vertu du bail même. Elles jouiraient, en matière de forces hydrauliques, de tous les droits, que leur confère le bail. Même, je ne pense pas qu'il y ait de droit de distribution. Des conditions de la distribution seraient imposées mais il n'y aurait aucun droit de distribution, à ce que je peux voir en ce moment.

M. BUREAU: Dans l'article d'interprétation je ne trouve aucune définition du terme "force hydraulique"; j'y vois seulement la définition du terme " forces hydrauliques du Dominion ". L'article 4 dit ceci:

> La propriété et le droit d'usage de toutes forces hydrauliques sont par les présentes déclarées...

Ainsi de suite. N'est-ce pas que ce serait préférable d'ajouter les mots " du Domi-

nion" après les mots "forces hydrauliques"? Les mots "toutes forces hydrauliques" vont joliment loin.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela vaudrait autant peut-être. Le bill était, en somme, de limiter les forces hydrauliques d'après l'article 3 qui définit la portée du projet de loi et qui déclare, en toutes lettres, que celui-ci s'applique aux forces hydrauliques fédérales. Je suis prêt à reconnaître que l'on devrait insérer le mot "Dominion".

M. BUREAU: Je propose que l'on biffe les mots "forces hydrauliques sont" qui se trouvent à la fin de la 1re ligne, et qu'on les remplace par les mots "les forces hydrauliques du Dominion sont" et que le mot "force" de la 4e ligne, soit remplacé par le mot "forces".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 5 (les terres indispensables demeurent propriété de la couronne).

M. BUREAU: Je suppose que cette disposition embrasse le lit de la rivière.

L'hon. M. MEIGHEN: Oh! oui. Je propose que les mots "droits d'entrée" soient insérés après le mot "permis".

(L'amendement est adopté.)

M. ROBB: Le ministre croit-il que le Dominion peut exercer la haute main sur les lits des rivières non navigables?

L'hon. M. MEIGHEN: Seulement dans les trois provinces des prairies. Ma déclaration ne s'applique à aucune autre province.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 6 (expropriation des terres privées requises par la couronne).

M. PARENT: Le ministre croit-il que ceci s'applique aux cours d'eau non navigables?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. S'il arrive qu'on en a besoin pour développer une force hydraulique fédérale, on pourra exproprier telle ou telle partie du lit d'une rivière ou d'un cours d'eau non navigable.

M. PARENT: Je suppose que cette disposition s'appliquera également, s'il s'agit d'une puissance hydraulique possédée par un particulier. Les statuts de la province de Québec contiennent une loi qui accorde à peu près les mêmes droits que ceux qu'on acquerrerait d'après cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: D'après cet article, le Dominion pourrait acquérir le lit d'une rivière de ce genre.

[M. Bureau.]

M. BUREAU: Non, pas dans la province de Québec.

L'hon. MEIGHEN: Non, certainement, puisque nous ne possédons pas de puissance hydraulique dans cette partie du pays. Je propose que l'on biffe le mot "ou" au commencement de la ligne 45.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 7 (prise de possession de terres privées par pétitionnaires ou titulaires de permis).

M. BUREAU: C'est l'article au sujet duquel je viens de questionner le ministre. Il stipule que toute personne autorisée par le ministre à cette fin, aura le pouvoir d'exproprier. Or, j'estime que cette disposition est passablement vague. En thèse générale, c'est un corps législatif qui accorde le pouvoir d'exproprier et encore, limite-t-il celui-ci d'une façon très sévère. Lorsque le ministre autorise quelqu'un de s'emparer de la propriété d'un autre, contre la volonté de ce dernier, pour l'avantage d'un simple particulier, et délègue un pouvoir qui, à mon estime, ne devrait appartenir qu'au corps législatif. On n'exerce le pouvoir d'exproprier que lorsqu'il s'agit de travaux d'utilité publique, d'après le principe que le bien public l'emporte sur l'avantage particulier; mais d'après cet article, c'est le cas d'un particulier entre un particulier. Quelqu'un peut acquérir du ministre une force hydraulique pour les besoins de sa ferme et il peut arriver qu'il lui faille endiguer l'eau. D'après cet article, après en avoir obtenu l'autorisation du ministre seul, il peut s'adresser à son voisin et lui dire: "Je ne puis tomber d'accord avec vous, quant au prix, c'est pourquoi je vais exproprier de votre terre ce qu'il me faut pour développer l'énergie hydraulique dont je suis seul à bénéficier. Je crois que cela est contraire à la loi.

L'hon. M. MEIGHEN: L'essence même de la loi, c'est que les puissances hydrauliques sont de leur nature et de leur portée, utilité publique. Toutes les organisations industrielles qui ont pour but le développement de la transmission de la puissance hydraulique, sont plus ou moins des corps d'utilité publique. D'où il suit que le pouvoir d'exproprier, d'après le principe même que mon honorable ami a énoncé, est nécessairement attribué au Gouvernement. Nous ne faisons ici que ce qui est fait par le Gouvernement. D'après cette loi, on accorde simplement la même autorité pour exproprier, les circonstances étant semblables à

celles de la loi des chemins de fer. Jamais cette loi n'obligerait une compagnie quelconque qui développe une force hydraulique, de s'adresser, de nouveau, au Parlement, quand elle aurait besoin d'exproprier quelques arpents de terre pour le développement de son énergie hydraulique. Dans un sens, ce développement est nécessairement local—ce qui n'est pas le cas d'un chemin de fer qui traverse une étendue considérable du pays et qui n'a besoin d'exproprier, pour des fins de prolongement de sa voie, qu'une très faible superficie de terrain.

Le Gouverenement peut exproprier si le ministre est convaincu qu'il y a lieu de le faire, c'est-à-dire si d'après l'avis de ses experts en matière de forces hydrauliques, on lui démontre que le terrain est nécessaire à l'utilité publique; ce n'est qu'à ce moment-là que l'on indiquera les dispositions que le Parlement aura adoptées. Vraiment, la garantie est suffisante. Je suis tout disposé à mettre "Gouverneur en conseil" au lieu de "ministre", ce qui s'accorderait bien avec l'article précédent, lequel autorise le Gouverneur en conseil à exproprier des terrains là où le développement constitue une entreprise publique. Dans ce cas-ci c'est une entreprise particulière sous loyer de l'Etat, et nous disons que puisque c'est une utilité publique, s'il est démontré qu'il faut acquérir certains terrains pour rendre cette exploitation utile et efficace, on accorde le droit d'expropriation.

M. BUREAU: Je ne pense pas que le fait de mettre "Gouverneur en conseil" améliore les choses. Si vous voulez prendre sur vous de contrôler les pouvoirs hydrauliques, les louer et les faire développer, il est très facile pour le Parlement d'adopter une loi définissant les cas dans lesquels on aura le droit d'exproprier. Nous avons une loi en Québec donnant à n'importe qui le droit d'exproprier, pourvu qu'il puisse développer une force de tant de chevaux-vapeur; mais on fixe une limite et la personne en question ne doit pas être la seule à profiter de l'entreprise. Il serait plus juste et plus conforme aux droits d'expropriation du domaine éminent qu'il y ait une loi générale applicable à tous et si les pouvoirs hydrauliques étaient classés en catégorie. Il y en a qui ne peuvent pas être d'utilité publique en raison du peu de force. qu'ils produisent et dont on ne peut se servir que pour des fins limitées. Ayons une loi générale classant ces pouvoirs hydrauliqus et cela éviterait au Parlement de céder ce que je considère être sa prérogative et son droit les plus sacrés, la protection des droits de l'individu; de cette façon, on ne laisserait pas au ministre ou au Gouverneur en conseil le soin de permettre à une personne d'aller chez son voisin et de lui prendre son terrain.

M. BUTTS: Je suis d'accord avec le député de Trois-Rivières quand il dit que le Parlement n'examine pas toujours suffisamment les demandes d'expropriation. Il se trouve que j'ai fait partie de la législature de la Nouvelle-Ecosse pendant 'plusieurs années, et une des choses à laquelle je me suis toujours opposé a été le droit d'expropriation accordé par le gouvernement de cette province à la Dominion Coal Company. J'ai toujours prétendu que, lorsqu'il s'agit de servir l'intérêt public, le Gouvernement peut très légitimement accorder le droit d'exproprier. Mais là-bas on est allé jusqu'à permettre à la Dominion Coal Company d'exproprier des terrains pour y construire des logements pour ses ouvriers. La plupart des gens trouveront cela vraiment extrême, et c'est pourquoi je recommande au ministre de prendre un peu plus de précautions dans ces questions d'expropriation. C'est une chose dangereuse qui peut faire du tort dans bien des cas. Je suis d'avis que cet article va un peu trop loin dans ce sens qu'il donne pour ainsi dire un droit absolu d'expropriation et abolit presque le droit de propriété individuelle. Nous ne pouvons pas toujours ignorer les droits qu'a un individu de posséder son propre terrain. Je n'ai pas étudié suffisamment l'article pour pouvoir proposer un amendement, mais il me semble qu'il a été rédigé un peu à la hâte, et peut-être le ministre pourrait-il l'examiner de nouveau et le modifier dans le sens qui a été indiqué.

L'hon. M. MEIGHEN: En 1897, ce qui est assez récent, le Parlement a adopté la loi suivante au sujet des compagnies d'irrigation:

> Les terrains requis pour les ouvrages du requérant, tels qu'indiqués sur les cartes ou plans déposés, quelle que soit la personne à qui ils appartiennent, que ce soit Sa Majesté ou quelque requérant aux termes de la présente loi, ou une compagnie de chemin de fer, ou toute autre personne quelconque, ou tout intérêt, ou droit ou privilège dans les terrains ou à l'égard des terrains ainsi requis, peuvent être pris ou acquis par la personne ou compagnie autorisée en premier lieu mentionnée, et, à cette fin, les dispositions de la loi des chemins de fer qui sont applicables et autant qu'elles le sont, à cette prise de possession et acquisition s'appliquent tout comme si elles étaient incorporées dans la présente loi.

Le reste est le même que le texte que nous étudions. On avait édicté de nouveau cette loi en 1906 et c'est celle qui existe aujourd'hui. Or, ceci est une utilité publique; il

faut absolument qu'il en soit ainsi. Son importance peut être plus ou moins considérable, mais si elle est de peu d'importance, nous n'allons vraiment pas exiger que l'on fasse les frais d'une demande de loi spéciale au Parlement. Ce soin devrait être laissé à l'administration. C'est tout le principe d'après lequel l'administration des lois fonctionne. Le droit n'est pas accordé d'une façon absolue, comme l'honorable député de Cap-Breton semble le craindre. Il n'y a aucune disposition absolue dans la circonstance. Le ministre doit être convaincu —je suis prêt à dire le Gouverneur en conseil—d'après l'avis de ses experts en matière de forces hydrauliques, que l'on a besoin du terrain pour développer le pouvoir hydraulique en question.

S'il en est ainsi la compagnie doit l'acquérir et en payer le prix, en conformité des dispositions établies A mon sens, ce mode d'expropriation n'entraîne pas de frais onéreux.

M. BUREAU: J'en conviens, il ne serait pas juste de demander aux petites compagnies de venir demander au Parlement des pouvoirs d'expropriation. Ce n'est pas ce que j'ai prétendu. Pour épargner tous frais à celui qui veut acheter une chute d'eau, il serait préférable d'adopter une loi générale s'appliquant à toutes les forces hydrauliques qu'on pourrait classer sans leur donner de désignation propre. On pourrait les classifier par le volume de chevaux-hydrauliques qui pourraient être captés et aménagés, et limiter l'étendue des forces hydrauliques de celui qui veut les utiliser. C'est au ministre à décider si l'acquisition ou l'occupation de la terre est nécessaire. Ses projets et plans doivent être déposés et classés au ministère et tous les documents y doivent être gardés; le propriétaire du terrain reçoit l'avis prévu par la loi des chemins de fer, et l'arbitrage a lieu, s'il existe désaccord au sujet de l'indemnité. Voilà tous les égards témoignés au propriétaire.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 35 de la loi des terres fédérales, adoptée en 1908, est à cet égard absolument semblable à l'article que nous édictons maintenant; mais l'intervention du ministre est le frein qui existe. Une compagnie qui en a l'autorisation peut faire l'expropriation prévue par la loi dans sa teneur actuelle et nous ne demandons pas de plus amples pouvoirs dans l'espèce.

M. BUREAU: Parce que l'article 35 de la loi des terres domaniales consacre ces pouvoirs, cela n'est pas une raison légitime de les insérer dans le bill à l'étude.

[L'hon. M. Meighen.]

A mon avis, il ne convient pas de donner à un particulier le droit de prendre la propriété de son voisin en certaines circonstances, et il faudrait, dans la mesure possible, empêcher la délégation de pareil pouvoir.

L'hon. M. MEIGHEN: Il existe déjà une loi sur les forecs hydrauliques.

M. BUREAU: C'est possible, mais puisque nous jugeons nécessaire d'adopter une nouvelle loi, pourquoi ne pas perfectionner de loi existante? Si le pouvoir existant est suffisant et plus ample que celui demandé par le ministre, ce projet de loi est inutile. Si le ministre demande certains pouvoirs et que, à notre avis, il n'y ait pas lieu de les lui accorder mais qu'il faille les laisser au Parlement, pourquoi ne pas tenir compte de cette considération? Je n'affirme pas que quiconque veut tirer parti d'une force hydraulique doit venir demander au Parlement le droit d'exproprier; mais le Parlement peut facilement légiférer de façon générale relativement à ceux qui désirent capter et aménager des forces hydrauliques et demander le droit d'expropriation, et déclarer dans cette loi que le développement de ces forces se fait dans l'intérêt public et non pas pour des besoins particuliers. Il ne faut pas laisser le pouvoir d'expropriation au caprice d'un voisin, parce qu'il possède plus de fonds pour l'utilisation de cette force hydraulique que n'en a le propriétaire de cette eau ou de ce domaine. Voilà pourquoi j'affirme qu'il faudrait adopter une loi générale réglementant cette question, et ne pas accorder au ministre ou à l'exécutif le pouvoir que le bill à l'étude veut leur conférer. Je ne veux rien dire de dérogatoire au ministre; mais c'est une question de principe que le Parlement doit conserver ce pouvoir et ne le déléguer à personne, sauf dans une loi générale qui définirait les forces hydrauliques à utiliser et les circonstances dans lesquelles l'expropriation peut se faire.

M. McKENZIE: Je n'ai pas assisté à tout le débat qui s'est déroulé autour du bill, mais je souscris, dans une large mesure, aux observations formulées par le député des Trois-Rivières (M. Bureau) et par le député du Cap-Breton-Sud (M. Butts), affirmant que le droit d'exproprier le domaine d'un voisin est un pouvoir trop important pour qu'on l'attribue à un simple particulier. Dans ce projet de loi il s'agit surtout des forces hydrauliques de l'Etat, et nous ne saurions blâmer le Gouvernement d'établir une réglementation touchant les biens dont il est le propriétaire. Or, tout à côté

de ces forces hydrauliques de l'Etat, il peut y avoir des terrains appartenant à des particuliers et dont le propriétaire lui-même peut avoir besoin pour l'exploitaion de la force hydraulique qui s'y trouve. Or, supposons qu'un homme plus riche que le propriétaire, et en mesure d'utiliser tout de suite la force motrice, achète du Gouvernement la force hydraulique contiguë, le bill à l'étude lui permettrait d'obtenir du Gouvernement l'autorisation de prendre la terre de son voisin et il pourrait ainsi priver à perpétuité ce voisin de l'occasion de faire l'exploitation de cette force hydraulique sur son propre domaine et cela pour de multiples raisons et besoins personnels. Cet homme riche pourrait se prévaloir des dispositions de la loi des chemins de fer et prendre la terre de son voisin.

A mon avis, il convient qu'il traite avec son voisin comme le ferait un particulier qui voudrait construire un magasin sur son propre domaine et aurait besoin du terrain limitrophe du sien pour y tenir un parc à bestiaux ou pour quelque autre raison se rattachant à l'exploitation de son négoce.

Dans un cas de ce genre, un individu qui a l'intention d'acheter est obligé de traiter avec son voisin et d'acquérir le terrain par le procédé ordinaire. Personne ne songerait à octroyer à un individu qui désire construire un entrepôt le droit d'aller exproprier le terrain de son voisin. On lui dirait de suite: "Faites votre transaction de la manière ordinaire, et si vous ne pouvez obtenir la propriété, il faudra vous en passer. Votre désir d'établir un enclos pour servir à votre négoce n'intéresse pas le public, et par conséquent nous ne pouvons vous transmettre le pouvoir d'expropriation." Je ne peux pas voir de différence bien sensible entre ce cas et celui d'un individu qui achète une pièce de terrain dans laquelle se trouve une chute d'eau ou un creek d'assez fort débit pour fournir de l'énergie hydraulique. Je ne vois pas pourquoi cet homme aurait le droit de forcer son voisin à lui céder sa propriété lorsqu'il ne veut pas la lui céder. Je n'ai pas entendu, de la part du ministre, beaucoup de raisons sur ce point, et j'aimerais à être persuadé qu'il y a vraiment lieu de concéder un tel privilège à un particulier.

Je comprendrais la chose s'il s'agissait d'une corporation qui aurait à développer une quantité donnée de chevaux-vapeur d'énergie avant que le Gouvernement puisse aborder l'étude de son projet; d'une corporation, par exemple, qui serait prête à continuer le développement d'énergie pour l'utilité générale du pays, ou au profit d'une ville ou d'industries locales. Cependant, d'après l'article, tel que je l'entends, tout individu qui veut construire une scierie, un moulin à farine ou quelque chose de ce genre exigeant une force hydraulique dont il serait absolument seul à bénéficier, est autorisé à s'emparer du terrain de son voisin et de l'utiliser à cette fin particulière. Je ne saurais approuver une mesure de ce genre.

Mon honorable ami de Cap-Breton-Sud (M. Butts) a parlé des pouvoirs accordés à la Dominion Coal Company. Ces gens exploitent une houillère fort considérable en vertu des dispositions de la loi des mines de houille de la Nouvelle-Ecosse, laquelle permet l'expropriation de tous les terrains nécessaires à des fins minières. Or, pour exploiter une mine de houille il vous faut des mineurs, et à ces mineurs il faut des habitations, et vous pouvez fort aisément convaincre le ministre des Mines de la province que si vous avez besoin de construire des maisons pour loger vos mineurs vous devriez obtenir le terrain nécessaire. C'est pour des fins semblables que l'on a accordé des droits d'expropriation à la Dominion Coal Company. Donc, l'exploitation de mines de houilles, ou les exploitations de même nature, sont dans l'intérêt du public, et l'on ne devrait rien épargner pour encourager l'esprit d'entreprise et aider leur développement. Mais cela diffère absolument d'entreprises de nature entièrement privée, et pour les raisons que j'ai données, je suis d'avis que le ministre ne devrait pas être trop empressé à accorder des privilèges de ce genre à un particulier.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne peux saisir l'argument, encore moins la distinction, que soumet le chef de l'opposition. Il semble croire juste et dans l'ordre d'accorder à une grande corporation qui s'occupe de l'exploitation de mines de houille les pouvoirs d'expropriation nécessaires à cette exploitation, mais qu'on aurait tort de les accorder à un particulier, disons, ou à une petite corporation qui désire utiliser une force hydraulique. A mon sens, l'un est précisément dans la même posture que l'autre. Je ne trouve rien à redire à la loi de la Nouvelle-Ecosse, bien que j'espère qu'elle ne donne pas ce pouvoir d'une manière absolue aux propriétaires des mines de houille, mais en réserve le contrôle au Gouvernement. S'il en est ainsi, il me semble alors qu'elle a sa raison d'être, et la loi qui nous occupe est basée précisément sur le même motif, sinon sur un motif plus élevé. L'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) dit que lorsqu'il s'agit d'utilité pu-

blique, le droit d'expropriation est de bon aloi; mais que, dans le cas d'une propriété privée, le droit d'expropriation, même sous la surveillance du Gouvernement, est tout à fait répréhensible.

M. BUREAU: Il ne faut pas que l'honorable député me représente sous un faux jour. Je dis que l'on a tort de transmettre les pouvoirs d'expropriation, que ce soit à l'usage d'une corporation ou d'un particulier. Je crois que nous devrions avoir une loi uniforme accordant à ceux que concerne cette loi le droit d'expropriation à certaines conditions que le statut devra énoncer.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est très vrai. Je crois que la catégorie qui relèverait de la loi serait celle de ceux qui se servent des utilités publiques. S'il n'en est pas ainsi, je ne sais quelle distinction mon honorable ami ferait lorsqu'il déterminera ces catégories.

M. BUREAU: Je m'oppose à ce que le Parlement transmette au ministre le pouvoir d'accorder le droit d'expropriation à un individu quelconque ou à une corporation.

L'hon. M. MEIGHEN: Nos lois donnent ce pouvoir depuis quarante ou cinquante ans.

M. BUREAU: Cela ne les rend pas meilleures.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Parlement ne pourrait s'acquitter de ses fonctions s'il lui fallait adopter une loi pour chaque expropriation qui s'imposerait.

M. BUREAU: Le ministre dénature l'objection que j'ai soulevée.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, je me demande en quoi consiste cette objection.

M. BUREAU: Je vais faire remettre au ministre la loi de Québec, afin qu'il la lise, Elle confère à tous ceux qu'elle vise le droit de tirer parti des forces hydrauliques ainsi que le droit d'expropriation. On n'exige pas une commission distincte; la loi fait le classement des chutes d'eau sujettes à l'expropriation. Le Parlement devrait adopter une loi générale décrétant que, du moment qu'une compagnie ou un particulier se conforme à certaines conditions spécifiées dans ladite loi, la compagnie ou le particulier aura le droit de demander l'expropriation. Je ne sais si je m'exprime assez clairement. Je voudrais que le Parlement adoptât une loi générale conférant des pouvoirs d'expropriation et définissant dans quelles circonstances ces pouvoirs pourront être utilisés soit par un particulier soit par une compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Les observations de mon honorable ami établissent que je l'ai compris du commencement à la fin. La loi de Québec définit les cas dans lesquels on peut utiliser ces pouvoirs d'expropriation. Comment classe-t-elle les divers cas? La première catégorie comprend les cas où il est question d'aménager des forces hydrauliques pour des fins d'utilité publique. Dans le cas contraire, quelle serait la caractéristique générale de cette classe? Il n'y en a pas d'autre, que je sache, et l'honorable député serait fort en peine d'en indiquer une. Or, la présente loi édicte que, chaque fois qu'il sera démontré que l'exercice de ces pouvoirs d'expropriation est dans l'intérêt public, on pourra les exercer; c'est tout. En réalité, elle est identique à la loi de Québec. De son côté, le représentant du Cap-Breton prétend que la loi est excellente s'il s'agit d'une compagnie, mais qu'elle est vicieuse s'il s'agit d'un particulier. Prenons comme exemple la rivière de Grands-Rapides, au Manitoba, où nous avons des forces hydrauliques formidables. Une compagnie a affermé ces forces hydrauliques en vue d'en tirer parti sur une vaste échelle. Or, au pied des chutes se trouve une superficie de terrain qui sera inondée si l'on pousse plus loin les travaux d'aménagement, et, en conséquence, il devient nécessaire d'exproprier ce terrain. Il s'agit d'une propriété particulière. Les directeurs de la compagnie, c'est absolument exact, ne tiennent pas à faire exécuter ces travaux uniquement pour le bien de leur santé ou pour le plus grand avantage de la population; leur principal but c'est de réaliser de gros profits. Et la question se pose: La population a-t-elle intérêt à permettre au propriétaire de ce terrain marécageux de paralyser le développement des forces hydrauliques de la rivière des Grands-Rapides?

M. McKENZIE: Que la compagnie achète les terrains.

L'hon. M. MEIGHEN: Très bien. Mais si le propriétaire déclare qu'il exige un million pour chaque acre, qu'allez-vous faire?

M. McKENZIE: Demandez l'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: Et si le propriétaire répond: "Je ne veux pas de l'arbitrage"?

M. BUREAU: Alors, qu'il tombe sous le coup de la loi au lieu de tomber sous la juridiction du ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais enfin s'il refuse l'arbitrage?

M. McKENZIE: Dans ce cas, je serais disposé à adopter des mesures extrêmes, après m'être bien assuré qu'on lui a offert une compensation raisonnable. Ce pouvoir devrait être tenu en réserve pour tous les cas de cette nature.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est exactement le but que nous visons dans la présente loi.

M. McKENZIE: Mais on ne fait pas la moindre réserve.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; la loi se passe de commentaires. J'ai converti l'honorable député à mes idées. La loi défend qu'une compagnie ou un particulier exerce ses pouvoirs d'expropriation tant que les faits n'auront pas été soumis au ministre et qu'il n'aura pas approuvé l'expropriation. L'article peut être modifié afin de substituer le Gouverneur en conseil au ministre, si c'est le désir de l'honorable député. Cependant, personne ne soutiendra qu'une compagnie devra s'adresser au Parlement parce qu'un riverain des Grands-Rapides refuse de céder ce terrain à un prix raisonnable ou d'accepter l'arbitrage.

M. BUREAU: Personne ne le prétend.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est à quoi cela se ramène si l'honorable député s'en tient à son raisonnement.

M. BUREAU: Je soutiens que le droit d'expropriation devrait être défini par la loi au lieu d'être déterminé par le ministre ou le Gouverneur en conseil. Voilà toute la question en deux mots. Que le ministre ne cherche pas à embrouiller la question. Le Gouvernement devrait faire adopter une loi distincte spécifiant les cas dans lesquels le droit d'expropriation peut être exercé et en vertu de quelle autorité.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans quels cas le droit d'expropriation devrait-il être exercé et dans quel cas ne devrait-il pas l'être?

M. BUREAU: Je serai en mesure de le dire au ministre après qu'il aura fait le levé des plans et le reste.

L'hon. M. MEIGHEN: En vertu de quel principe?

M. BUREAU: Le principe que tous les citoyens sont égaux devant la loi, au lieu d'avoir à passer par le ministre pour obtenir la reconnaissance de leurs droits.

L'hon. M. MEIGHEN: Sur quoi vous fonderez-vous pour accorder le droit d'expropriation ou pour refuser de l'accorder?

M. BUREAU: Sur la quantité d'énergie à produire et l'emploi qui en pourra être fait. S'il s'agit d'un aqueduc ou autre chose dont une municipalité tire quelque avantage, s'il s'agit du développement d'une entreprise de quelque sorte que ce soit, fort bien; mais il ne faudrait pas permettre qu'un particulier fît servir à ses propres desseins cette énergie. J'établirais un classement auquel le ministre devrait se conformer. Il ne faudrait pas qu'un individu eût le droit d'exproprier son voisin pour un objet purement personnel. Le tout dépendrait naturellement de la situation de ces eaux, et il doit être facile de les classer, comme nous le faisons dans la province de Québec. Ce sont les tribunaux chez nous qui se prononcent sur ce point, et cela me paraît bien préférable à une décision rendue par le ministre de l'Intérieur ou par le Gouverneur en conseil. Les tribunaux, en effet, se renseignent à l'aide de témoignages ou de documents, et ils sont alors en position de se prononcer d'une manière beaucoup plus satisfaisante.

L'hon. M. MEIGHEN: Le classement dont parle l'honorable député aurait rapport au volume d'énergie générée ou à l'emploi qui en devrait être fait. Dans le cas d'un emploi servant des fins publiques, il autoriserait l'expropriation. Il pourrait n'y avoir qu'une force de cent chevaux à tirer de telle source et, même en ce cas, l'intérêt public exigerait de mettre cette force à profit. L'entêtement d'un individu doit-il être la cause du défaut d'utilisation à jamais d'une pareille force, et ne prendrons-nous pas des mesures pour vaincre sa résistance? On ne peut classifier ces choses de la façon que le suggère l'honorable député . Quelque faible que soit la quantité d'énergie à tirer d'une source quelconque, il peut être de l'intérêt du public quelle soit utilisée, au lieu de la laisser dormir par suite de l'obstination d'un simple particulier. Il se peut que l'exercice du droit d'expropriation cause des désagréments, mais il faut que le Gouverneur en conseil dispose de ce droit; on ne peut, en effet, isoler chaque affaire et attendre d'en avoir connu toutes les circonstances pour décider si l'expropriation aura lieu. L'honorable député me permettra bien de lui dire que, pour toutes ces raisons, le présent bill me paraît éminemment opportun, utile et sûr dans sa forme actuelle.

M. BUREAU: Il est inutile de pousser plus loin la discussion; mais ce que vient de dire le ministre est justement ce que je nie. Pour moi, l'injustice est apparente.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (annulation d'inscriptions, de beaux, etc., en certains cas.)

M. McKENZIE: Ces dispositions de l'article 8 sont-elles subordonnées à la loi des chemins de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: Quand c'est la couronne qui procède à une expropriation, la chose a lieu sous l'empire de la loi des expropriations; autrement, c'est la loi des chemins de fer qui s'applique.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (développement en commun de deux ou plusieurs chutes d'eau).

M. ROBB: Quelle est l'explication de cet article?

L'hon. M. MEIGHEN: L'idée maîtresse de l'article 9 est d'assurer qu'il sera fait le meilleur usage possible de chutes voisines des unes des autres. Nous devrions pouvoir établir des règlements qui permettent l'exploitation simultanée de chutes peu distantes l'une de l'autre. C'est le procédé le plus économique et celui qui requiert le moindre capital. Par exemple, le réservoir de l'une peut servir à l'autre. Comme on le sait, la rivière Ottawa échappe à notre juridiction; elle sépare deux provinces qui ont chacune ses règlements. Il en résulte des frais d'exploitation que l'on pourrait éviter. Des sommes considérables sont engagées dans la mise en valeur de chutes qui s'avoisinent, quand avec un capital beaucoup moindre on arriverait à des résultats plus avantageux par une exploitation commune, sans compter que le consommateur y gagnerait.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10 (levés, mesurages, etc.)

M. McKENZIE: Est-il possible de trouver dans un dossier ou dans un rapport quelconque une mention des chutes d'eau appartenant au gouvernement fédéral?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, et je dois dire que nous sommes fiers des progrès accomplis dans notre inventaire de ces eaux. A une récente conférence tenue en Angleterre sous les auspices du gouvernement britannique, une revue a été faite des chutes d'eau actuellement exploitées ou susceptibles de l'être dans toutes les parties de l'empire, et même de certains autres pays, comme du progrès accompli dans l'inventaire de nos chutes, dans les informations recueillies touchant les besoins de leur exploitation et de leur voisinage, etc. A la suite de cette revue, chacun a admis généreusement que nous avions fait au Canada plus de progrès que dans toute autre partie de l'empire britannique et que nos renseignements étaient présentés sous une forme beaucoup plus avantageuse et plus utile que partout ailleurs.

M. McKENZIE: L'administration a-t-elle une règle qui préside à la vente de ces chutes d'eau?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne vendons pas de forces hydrauliques et ce bill ne nous permettra pas d'en vendre, nous les louons sans même avoir pour principal objet d'en tirer du revenu. Ce que le Gouvernement a à cœur, c'est de les distribuer au meilleur marché possible. Il n'exige maintenant que 50 cents par cheval-vapeur, et il est probable qu'il continuera encore quelque temps de n'exiger qu'un loyer nominal. Nous avons toujours eu le contrôle de l'entreprise dès le début.

M. McKENZIE: A quoi est exposé celui qui obtient des forces hydrauliques et ne les exploite pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Il existe, à ce sujet, des règlements dont ce bill va étendre la portée. Jusqu'à présent celui qui prenait des forces hydrauliques à bail était tenu de les exploiter selon les conditions de son bail; à cette fin il devait dépenser tant la première année, et tant la deuxième année, afin d'avoir à une certaine date, tel nombre de forces à vendre selon les conditions fixées dans les règlements.

M. McKENZIE: Il y a à Sydney, une commission des services d'utilité publique; elle réglemente le prix des forces hydrauliques et de toute utilité publique, et c'est à elle qu'il faut s'adresser pour le redressement des griefs provenant des prix fixés ou provenant d'autres sources. Si l'on exploitait dans une province, des forces hydrauliques appartenant au Dominion, l'industrie ou l'institution qui aurait entrepris de les vendre serait-elle assujettie aux règlements de la commission des services d'utilité publique de cette province?

L'hon. M. MEIGHEN: Cette question est très importante et sera soumise au comité bientôt, c'est-à-dire quand il s'agira d'étudier l'article 10, paragraphe " m ". Comme ce serait la propriété du Dominion qui serait exploitée, je suis porté à croire que le Dominion aurait juridiction exclusive en tout ce qui se rattacherait à cette exploitation et que tous les règlements qu'il a faits au sujet des prix, etc., seraient valides. La présomption de cette validité s'infère du paragraphe " m " de l'article 10, et nous entendons nous en prévaloir. Mais cet article comporte aussi la faculté de déléguer

à toute commission provinciale d'utilités publiques ou à tout corps institué par le gouvernement provincial, cette autorité qui nous appartient mais qu'ils pourront dès lors exercer à leur gré, et je trouve à propos qu'il en soit ainsi.

M. ROBB: Combien de forces hydrauliques a-t-on louées à raison de cinquante cents par cheval-vapeur des forces en exploitation?

L'hon. M. MEIGHEN: Environ 100,000 chevaux-vapeur. Je propose que l'on modifie le paragraphe " b " de l'article 10 par la radiation des mots " en exploitation ", dans la onzième ligne, par l'insertion, comme sous-article 4, du texte que voici:

Le ministre peut conclure avec les autorités de toute province, des ententes pour coopérer avec elles au mesurage de la vapeur, aux recherches, à la perception et à la publication de données concernant les ressources en force hydraulique et énergie motrice, et les meilleurs moyens d'en tirer parti.

(La proposition sur l'amendement est adoptée.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 11 (surveillance et administration).

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose que l'on modifie cet article par la radiation des mots "d'un ingénieur compétent", dans la 9e ligne, et la substitution des mots "d'un fonctionnaire".

M. ROBB: L'honorable ministre n'apporte guère d'amélioration à ce bill en demandant une permission dont il pourra se prévaloir afin de nommer, par exemple, un barbier, pour faire le travail d'un ingénieur.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne tiens pas à décréter une loi qu'on pourrait appeler loi professionnelle, je ne tiens pas à conférer à tel ou tel corps le droit de dire: Nous sommes les seuls que l'on puisse nommer à tel poste. Il est évident que c'est un ingénieur qu'il conviendrait de nommer au poste dont il s'agit ici. C'est un ingénieur, et un ingénieur très capable qui l'occupe maintenant; mais je ne veux pas ériger en principe que les ingénieurs puissent défier le Gouvernement de se choisir d'autres fonctionnaires qu'eux-mêmes, sous prétexte qu'ils sont ingénieurs.

M. McKENZIE: Je n'ai pas d'objection à ce que l'on retranche le mot " ingénieur " et qu'on y substitue les mots " fonctionnaire compétent ".

L'hon. M. MEIGHEN: J'accepte cette proposition.

M. McMASTER: Je suppose que tous les employés de l'Etat sont présumés compétents par rapport au travail se rattachant aux positions qu'ils occupent?

M. McKENZIE: Je tiens qu'il n'y ait pas d'erreur. Ce travail est celui d'un ingénieur, et les mots " fonctionnaire compétent " signifient qu'il doit être capable de faire un travail de cette nature.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose de remplacer le mot "ingénieur" par le mot "fonctionnaire", dans la 32e ligne, de façon que l'article soit rédigé de cette manière:

Toutes les recherches et tous les levés faits et toutes les entreprises doivent, sous le contrôle du ministre, et pour les fins de la présente loi, être sous la direction d'un fonctionnaire compétent qui doit être désigné sous le nom de directeur des forces hydrauliques.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 12 (pouvoirs du Gouverneur en conseil).

M. ROBB: Je me suis demandé si le ministre avait oublié quelque chose dans cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: J'espère que non.

M. McMASTER: Vu que l'article a une très grande portée, il peut être bon d'en repasser les alinéas l'un après l'autre.

Sur l'article 12, alinéa "b".

M. McKENZIE: Le ministre entend-il passer sur les terres des particuliers?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est là l'un des objets du bill. Il nous faut passer sur les terres des particuliers; autrement, nous ne pourrions pas utiliser nos forces hydrauliques.

M. McKENZIE: Je pensais que le pouvoir d'expropriation dont nous nous sommes occupés à l'article 7 nous prémunissait contre un obstacle de ce genre.

L'hon. M. MEIGHEN: Cet article-là déclare à quelle condition nous pouvons passer sur des terres privées et nous en servir, mais le présent alinéa nous confère le pouvoir d'y pénétrer et d'en prendre possession. Le règlement dira ce qu'on peut faire des terres privées; cependant s'il se fait quelque chose, cela devra être par expropriation. C'est-à-dire que le propriétaire devra être indemnisé.

M. McKENZIE: La loi des expropriations ne règle-t-elle pas la procédure?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle règle la procédure à l'égard des expropriations, tandis que cet alinéa déclare que le règlement que nous établirons s'appliquera au présent sujet. C'est-à-dire que, lorsque nous éta-

blirons notre règlement concernant le développement, la transmission, la distribution, la vente, l'échange, l'aliénation ou l'utilisation de la force hydraulique, ce règlement pourra avoir en vue le développement, la transmission, la distribution, la vente, l'échange, l'aliénation ou l'utilisation sur des terres privées. Cependant, si, pour appliquer le règlement, il nous faut acquérir des terres privées, dans ces cas l'article concernant l'expropriation s'applique, il va sans dire.

M. McKENZIE: Au dire du ministre, cet alinéa ne lui confère pas, à l'égard des terres privées, de plus grands pouvoirs que ceux que l'article 7 a en vue.

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. McMASTER: Qu'il me soit permis de suggérer une correction qui rendra le sens de l'article plus clair. Je propose que les mots "de force motrice" soient biffés à la fin de l'alinéa et qu'ils soient intercalés après le mot "utilisation" dans la 2e ligne de l'alinéa. Le texte portera alors:

Pour le développement, la transmission, la distribution, la vente, l'échange, l'aliénation ou l'utilisation de force hydraulique sur, à travers ou au-dessus des terres du Dominion ou toutes autres terres.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela vaut mieux; j'accepte l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

Sur le paragraphe "h".

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose de modifier ce paragraphe (h) par l'addition des mots "et le recouvrement" après le mot "répartition", dans la 26e ligne.

(L'amendement est adopté.)

M. McMASTER: Je remarque des textes qui me paraissent bizarrement rédigés dans une foule de projet de loi qui sont déposés. On met au commencement une partie de l'attribut, puis des adverbes ou des locutions adverbiales, comme "de temps à autre" et enfin le reste de l'attribut. Ainsi, le paragraphe "h" est ainsi conçu: "Pour l'achat ou la prise de possession des ouvrages déjà construits et pour la répartition, de temps à autre, du coût de la construction," et le reste. Il vaudrait mieux dire "pour l'achat ou la prise de possession des ouvrages déjà construits et pour la répartition du coût de la construction, de temps à autre," etc. J'ai souvent remarqué cela, et l'on devrait appeler l'attention du rédacteur des lois sur cette incorrection. Je ne veux pas retarder le comité, en proposant maintenant un amendement.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Il vaudrait peut-être mieux mettre cette locution après le mot "exploitation". Je propose que les mots "de temps à autre" soient biffés dans les 26e et 27e lignes et qu'ils soient intercalés après le mot "exploitation", dans la 28e ligne.

(L'amendement est adopté.)

Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.

M. NESBITT: Pour revenir à l'alinéa (b), est-il à craindre que nous empiétions sur les droits des municipalités?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. L'Etat a le pouvoir de rendre des lois relativement à ses biens, y compris l'usage qu'on en peut faire. Ce pouvoir comporte celui de rendre des lois à l'égard de tout ce qui se rattache à l'usage de ses propres biens.

Il ne peut y avoir de doute à cet égard, lors même qu'il s'agirait de passer sur des terres appartenant à des particuliers.

M. NESBITT: Pourquoi dit-on "le développement, la transmission et la distribution"?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que le Dominion a la pleine propriété de ce qui est mis en valeur. S'il en était autrement, nous n'aurions aucune autorité.

M. BUREAU: Je remarque que l'alinéa ne vise pas seulement les terres fédérales. Il y est dit, en effet: "sur, à travers ou au-dessus des terres du Dominion ou toutes autres terres".

L'hon. M. MEIGHEN: Il se peut que nous ayons besoin d'autres terres pour le développement de notre force hydraulique; celle-ci nous apartenant, nous avons le droit de légiférer sur tout ce qui en concerne le développement.

M. McKENZIE: Pour revenir au point de droit soulevé par mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt), je veux avoir la certitude que j'ai bien saisi la pensée du ministre. Ce pouvoir qui est conféré au Gouvernement se rattache à l'usage ou au développement de tout ce qui est d'utilité générale au Canada—aux travaux publics, par exemple. Mais si le Gouvernement entreprenait de développer de la force hydraulique pour son usage exclusif, aurait-il le droit de se servir des terres appartenant à des particuliers, comme on fait lorsqu'il s'agit d'établir une ligne de chemin de fer? J'en doute fort. Lorsqu'un chemin de fer suit la voie publique sur un parcours d'un ou de dix milles, nous avons le droit d'établir une nouvelle route à côté de cette

route pour la remplacer, parce que cela se rattache à la construction du chemin de fer; mais je ne suis pas très sûr que le gouvernement fédéral puisse exercer ce droit-là s'il vient à entreprendre le développement de la force hydraulique pour son propre usage.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais si je saisis bien la distinction; peut-être est-elle comme suit: si le Dominion possède une chute d'eau et qu'il en entreprenne le développement à titre d'ouvrage d'utilité publique, le pouvoir nous est incontestablement conféré d'accomplir tout ce qui se rattache à cette entreprise.

M. McKENZIE: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais si au lieu de faire de la force hydraulique une entreprise d'utilité publique, nous la concédons par bail à une manufacture de pâte de bois, par exemple, nous ne pouvons pas, à ce que prétend mon honorable ami (M. McKenzie), conférer aux propriétaires de cet établissement les pouvoirs qui leur sont nécessaires pour l'exploitation de la chute d'eau. Si l'honorable député a des doutes à cet égard, je n'en ai aucun. Le Dominion, à mon avis, a le droit de faire, soit lui-même, soit par l'intermédiaire d'un concessionnaire, l'usage qu'il lui plaît de ses propres richesses naturelles.

M. McKENZIE: Sans doute, lorsqu'il y va du bien du pays et de l'intérêt du plus grand nombre; mais je doute fort que le Gouvernement ait ce droit quand il s'agit de fournir la force motrice à une scierie exploitée par des particuliers.

M. BUREAU: Mon honorable ami d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) a soulevé une question au sujet de l'alinéa "b". L'article 12 peut se résumer comme suit:

> Le Gouverneur en conseil peut rendre les arrêtés jugés nécessaires... pour le développement, la transmission, la distribution de la force hydraulique... sur des terres du Dominion ou toutes autres terres.

A quoi se borneront ces décrets? Il ne semble pas qu'ils doivent se borner aux terres du Dominion, puisque l'article vise clairement "toutes autres terres".

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas comment je pourrais rendre cet article plus clair.

M. BUREAU: Il ne l'est que trop, étant applicable à toutes choses et en tous lieux.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais seulement en ce qui est nécessaire à la transmission de la force obtenue. ce qui se rattache à l'utilisation même de la chute d'eau. La force motrice qui n'est pas utilisée au point de développement, il faut la transmettre, et il entre dans nos attributions de pourvoir à ce qu'elle soit transmise et distribuée, fallût-il pour cela passer sur des terres privées. Tout cela se rattache à l'utilisation de la force hydraulique, et la constitution nous autorise à légiférer en la matière. Nous mettons le Gouverneur en conseil en mesure d'édicter, à l'égard de la transmission de la force motrice, des règlements qui autorisent le passage sur les terres des particuliers.

M. BUREAU: Dans ce cas, le Gouverneur en conseil pourrait décréter la prise de possession des routes municipales pour qu'on y érige les potaux des lignes de transmission.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouverneur en conseil pourrait, j'imagine, faire un usage arbitraire de cette autorisation, mais nous ne gagnerions jamais rien à agir de la sorte. Il nous faut affirmer le droit que nous possédons. C'est de notre bien qu'il s'agit, et nous devons nous garder de nous mettre à la merci des législatures provinciales. Nous nous bornons à l'affirmation de notre droit. Depuis l'établissement de la confédération, le Parlement l'a affirmé en d'innombrables lois, parmi lesquelles je signalerai celle des chemins de fer, celle de l'irrigation et celle des terres fédérales, toutes trois établies depuis 1887. Il ne s'agit pas d'autres choses dans le cas présent; toutefois, dans l'exercice de ce droit, nous nous efforcerons de tenir compte, dans toute la mesure possible, des besoins des provinces.

M. BUREAU: Loin d'affirmer nos droits, je crois que nous les sacrifions. Il stipule que ces questions ne seront pas réglées par la loi, mais par le Gouverneur en conseil. Nous renonçons à nos droits. C'est encore la même vieille histoire que pour le bill mis de côté par mon honorable ami, afin de nous le faire oublier.

L'hon. M. MEIGHEN: Si c'est là renoncer à ses droits, l'honorable député y a renoncé en 1897 et de nouveau en 1906.

M. BUREAU: Le ministre se défend encore en invoquant l'argument "ad hominem". Quand il ne peut pas se justifier par un texte législatif il se rabat sur les précédents. Nous sommes à une époque de restauration; le Gouvernement ne doit pas oublier ce fait important. Dans notre œuvre de restauration, appuyons-nous sur de solides bases de la démocratie. Ne cédons aucun des nos droits. Nous ne devrions pas

empiéter sur les droits des particuliers ou des provinces en donnant à quelques individus un pouvoir arbitraire. Usons de nos prérogatives parlementaires et n'allons pas donner au Gouverneur en conseil les droits et les attributions qui appartiennent à la Chambre des communes.

M. NESBITT: Je ne m'oppose pas à l'article, mais je voudrais savoir ce qu'il veut dire.

M. ROBB: Si le ministre trouve nécessaire de faire des règlements pour le passage des billes, lui faudra-t-il aussi des règlements pour faire un chemin aux poissons dans ces digues? Je ne vois pas de disposition à cet effet dans la loi et c'est très important.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela est prévu par l'application de l'article général à la fin.

M. McKENZIE: La loi des pêcheries ne contient-elle pas de disposition relative à ce chemin des poissons? Il y a des règlements à cet effet au département des Pêcheries. Il nous faut prendre garde de ne rien adopter qui soit en conflit avec l'autre loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Si on le trouvait bon, nous pourrions exercer le pouvoir stipulé au paragraphe "p".

...pour aucune fin jugée nécessaire pour donner plein effet aux dispositions de cette loi.

Je pense que des représentations seraient faites au département de la Marine et des Pêcheries au sujet de tout obstacle aux pêcheries et le département pourrait prendre des mesures en conséquence.

M. ROBB: Je me rappelle que les propriétaires d'une scierie avaient construit une digue en ciment sans y laisser une passe migratoire pour les poissons. Le département de la Marine et des Pêcheries attira leur attention sur cet oubli. Il s'agit de savoir s'ils avaient le droit de pratiquer cette passe, et voilà une question qu'il vaudrait aussi bien régler tout de suite dans cet article qui règle le passage des buches.

L'hon. M. MEIGHEN: Si je ne me trompe, la loi des pêcheries exige des passes migratoires pour le poisson quand une digue est construite. Nos règlements le demanderaient aussi. En vertu de l'article que j'ai lu, nous avons le pouvoir de faire ces règlements.

M. McMASTER: Qu'arriverait-il au sujet des règlements de l'alinéa "k" en cas de conflit avec ceux de la province de Québec touchant les compagnies d'estacades. Nous avons une législation considérable déterminant les droits relatifs aux glissoirs des exploitants des coupes de bois, et il y a aussi une disposition touchant l'organisation des compagnies d'estacades. J'ai l'impression que pour une rivière de marée sous la juridiction fédérale, ces règlements auraient priorité sur la loi provinciale. Ai-je raison?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas, parce que la loi ne s'appliquerait pas à un cas de cette nature, comme on le voit par l'article 3. Elle ne s'applique qu'aux chutes d'eau et terres du domaine fédéral et aux propriétés qui s'y rattachent.

Sur l'alinéa "m".

M. BUREAU: Je désirerais quelques explications sur la surveillance des émissions d'obligations et sur les nominations d'une commission spéciale pour le règlement et la surveillance des émissions du capital et des obligations. Il existe dans chaque province, je crois, une commission des services d'utilité publique qui a la juridiction de ces opérations. Il semblerait alors exister un double service ou du moins une double autorité dans le règlement de ces questions, ce qui n'est pas dans l'intérêt du public. Le service d'utilité publique progresserait davantage, s'il n'y avait qu'une seule juridiction.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà pourquoi le mot "désignant" est employé pour "la nomination ou la désignation du conseil ou de la commission." Par exemple, M. Macdonald, au Manitoba, est commissaire des services d'utilité publique et nous pourrions soit nommer ou désigner la commission des services d'utilité publique du Manitoba comme étant l'autorité voulue.

Je ne trouve pas bien, que la chose soit prévue ou non par la présente loi, de nous mettre dans une position où nous ne pourrions nommer que la Commission des services publiques de la province; en effet, il se pourrait que la Commission agisse arbitrairement à l'égard de notre propriété. Il est possible qu'une entreprise provinciale lui fasse concurrence, mais la chose n'est pas bien probable. L'intention est de mettre toute l'administration de la loi entre les mains de la Commission des services d'utilité publique, qui serait une espèce de tribunal provincial.

M. BUREAU: La même difficulté peut se présenter de l'autre côté. Advenant que cette commission fédérale fasse concurrence à un service particulier, elle peut agir de façon arbitraire. L'objection que l'honorable ministre a fait valoir contre la création d'une commission provinciale s'applique également à une commission fédérale.

L'hon. M. MEIGHEN: Si nous nommons une commission fédérale elle n'aura aucune juridiction sur la propriété développée par le province—la propriété développée entièrement par la province ou dans son territoire. . .

M. BUREAU: Non, certes.

L'hon. M. MEIGHEN: . . .de sorte que l'argument ne s'applique pas à rebours. Pour moi, il est possible qu'une commission provinciale qui a la juridiction sur quelque entreprise provinciale—le service des tramways par exemple, ou autres entreprises de ce genre—agisse d'une façon arbitraire à l'égard de notre propriété.

M. BUREAU: Fort peu.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est très improbable.

M. McKENZIE: Est-ce que le Gouvernement fédéral a l'intention de mettre en exploitation les forces hydrauliques dans les différentes provinces à titre d'entreprise fédérale, ou ce bill est-il simplement destiné à mettre ces propriétés sous la direction du Gouvernement pour lui permettre d'en vendre les droits? Je constate immédiatement que si le Gouvernement se propose d'entreprendre la nationalisation des forces hydrauliques et la distribution de l'énergie électrique aux villes, aux villages et aux particuliers des différentes provinces, il crée, sur le coup, une situation très grave. En effet, si le Gouvernement a la direction de cette entreprise dans les provinces il peut la déclarer exempte d'impôts. Le Gouvernement pourrait dire, par exemple: " Les travaux que nous exécutons dans la province de la Nouvelle-Ecosse sont exempts de tout impôt; nous ne payerons pas les taxes d'icelle ni les autres taxes de la province ". Pareil projet est absolument irréalisable, car aussitôt qu'un ouvrage est construit dans une province, il devient, je crois, automatiquement, sujet aux règlements de ladite province en ce qui regarde les impôts pour fins provinciales, etc. Je signale au ministre que s'il entreprend de développer ces forces hydrauliques et d'en garder la direction il se prépare des difficultés sérieuses. Disons que le Gouvernement entreprend le développement, sur une grande échelle, de forces hydrauliques dans une certaine région de la Nouvelle-Ecosse où l'Etat possède des propriétés; les employés fédéraux y formeront un grand village ayant les mêmes besoins que tout autre village de la province. Or, si le village relève uniquement du domaine fédéral la législature provinciale ne pourrait nullement le frapper de ses lois, et les règlements de la province touchant l'évaluation et tout ce qui entre dans l'administration d'une ville, d'un village ou d'un district municipal, n'y auraient aucun effet. A mon avis il faut arrêter clairement que, dans une circonstance comme celle-là, la municipalité serait sujette aux lois de la province.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a oublié, pour le moment l'article 3 qui établit dans quelles limites la loi doit s'appliquer. Les forces hydrauliques de la Nouvelle-Ecosse n'y entrent pas; la question qu'il soulève ne pourrait donc pas se présenter dans sa province, ni même dans aucune autre en dehors des trois provinces de l'Ouest.

M. McKENZIE: Mais cette difficulté pourrait se présenter dans l'Ouest.

L'hon. M. MEIGHEN: Elle peut se présenter dans les trois provinces de l'Ouest. Comme question de politique générale nous n'avions pas l'intention et ne l'avons pas maintenant, d'entreprendre l'exploitation de ces forces hydrauliques sous le régime de l'Etat. Nous nous proposons d'en garder la direction au moyen d'un système de permis; il se peut, néanmoins que, dans certains cas, nous trouvions bien de faire ce développement à titre d'entreprise d'Etat. Par exemple, au parc de Banff, il est très probable qu'il devrait y avoir, et qu'il y aura, une exploitation fédérale au lieu de la chaudière à vapeur qui est actuellement en usage dans ce parc. Il est encore fort possible, que nous établissions une usine d'emmagasinage d'énergie reliée aux forces hydrauliques de la rivière Winnipeg, c'est-à-dire que le réservoir servant à toutes les forces hydrauliques développées dans ce district sera la propriété du Dominion; nous sommes actuellement à délibérer cette question et l'avenir verra peut-être la réalisation du projet.

Ainsi, bien qu'il puisse y avoir des exceptions, et de très importantes, la règle générale c'est d'administrer en vertu d'un permis privé à bail.

M. McMASTER: Je désire plus ample renseignement sur l'aliéna "m", qui semble aller très loin. Je ne veux pas, en disant cela, être considéré comme opposé au principe de l'alinéa; j'y suis au contraire favorable. Ce proviso se lit:

> Pour réglementer et contrôler les émissions de capital-actions et d'obligations de personnes établissant ou dirigeant des entreprises.

Je crois d'abord que l'on devrait dire quel genre d'entreprise: il doit s'agir des entreprises attachées au développement des forces hydrauliques.

L'hon. M. MEIGHEN: Le mot "entreprise" est défini dans le projet de loi.

M. McMASTER: Peut-être alors n'est-il pas nécessaire d'insérer une définition à cet alinéa. Toutefois, je voudrais savoir si le Gouvernement se propose de réglementer un cas comme celui-ci. Supposons qu'une compagnie minière acquiert une certaine force hydraulique fédérale, par permis ou autrement, disons, et qu'elle fabrique des chaussures, c'est-à-dire que son exploitation ne soit pas d'utilité publique. Dans un tel cas, est-ce l'intention de la loi que le Gouvernement surveille les émissions d'actions et d'obligations de cette compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas nécessairement. Je ne pense pas que cela ait lieu en pareil cas. Mais supposons que cette compagnie veuille avoir une force hydraulique sur les Grands-Rapides, une force hydraulique puissante, disons, et la seule de tout le district. Il serait peut-être sage de la part du Gouverneur en conseil de prendre alors contrôle, à un certain degré, de l'émission d'actions et d'obligations, afin d'empêcher que ces concessions de la couronne soient exploitées sur le marché pour des fins purement particulières ou d'agiotage. C'est là l'idée. Le stigmate dont l'exécutif est fréquemment flétri, ce n'est pas que la concession elle-même ait été à l'origine impropre, mais qu'on s'en soit servi pour des fins d'intérêt particulier, en vue de frauder le public. Nous voulons nous prémunir contre cela.

M. McMASTER: Toutefois, en vertu de l'alinéa, vous acquérez pratiquement cette force hydraulique?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McMASTER: Si une compagnie quelconque développe une force acquise du Gouvernement dans le but de fournir de l'énergie motrice, elle sera sujette à soumettre au Gouvernement toute sa gestion interne?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BUREAU: C'est une arme à double tranchant. Mon honorable ami dit qu'il veut protéger le public contre toute exaction dans l'émission des effets?

L'hon. M. MEIGHEN: Et protéger le département.

M. BUREAU: Le département ne serait pas très affecté. Il est propriétaire de la force hydraulique. Si les parties n'exécutent pas les conditions de leur bail, le département pourra l'annuler et accorder le privilège à d'autres. Mais il y a plus. Nous ne devons pas oublier que, dans des cas comme ceux-ci, le Gouverneur en conseil, aura lui aussi, le pouvoir de ruiner un individu. Le Gouverneur en conseil pourrait dire à cet individu, s'il désire faire des améliorations nécessaires: "N'en faites pas. Votre émission d'obligations a pris fin. Nous retranchons ainsi votre crédit." Un tel pouvoir ne devrait pas exister. Le public est fort apte à se gérer lui-même. Quand il est écorché, il ne le crie pas sur les toits, mais il le cache, généralement.

Il sait assez bien que les forces hydrauliques ont presque toutes été développées comme il faut. Il en connaît les possibilités. Ce serait entraver la gestion et l'entreprise que d'insérer une disposition comme celle-ci. Je comprends que le Gouvernement se croit impeccable: mais le public ne semble pas de cet avis. Cette restriction empêcherait la vente des obligations au prix que l'on pourrait en avoir; car le Gouverneur en conseil a ce pouvoir de s'interposer et de réglementer ou manipuler les émissions à l'encontre du vœu des directeurs ou des actionnaires. Je ne pense pas qu'il soit sage d'insérer une telle disposition.

M. McMASTER: Je ne combats pas l'idée que le Gouvernement devrait conserver le contrôle des privilèges précieux dont il dispose; et je ne vois pas le danger signalé par le député de Trois-Rivières (M. Bureau). Supposons que le Gouverneur en conseil ne soit pas juste dans ses restrictions sur une émission projetée: la compagnie serait sans recours. Le Gouvernement, représentant le peuple, serait à la fois juge, jury et partie dans la cause.

M. BUREAU: Il ne faut pas se risquer.

M. McMASTER: Je demanderai au ministre de voir s'il ne serait pas sage, dans un cas comme celui que j'ai cité, de donner à la compagnie qui sollicite le privilège, le droit d'en appeler de la décision du Gouverneur en conseil à la cour Suprême. Le ministre comprendra probablement ce que je redoute: c'est que la compagnie juge peut-être que le règlement est trop onéreux et ne lui donne pas les facilités voulues.

L'hon. M. MEIGHEN: Le droit prévu par l'article serait exercé principalement dans le cas de l'établissement d'une entreprise, c'est-à-dire que comme partie des négociations pour l'obtention d'un permis, certaines conditions seraient stipulées. Or, la compagnie sait qu'elle doit se conformer à ces conditions, et si elle ne veut pas s'y conformer elle n'a pas besoin de prendre le permis; par conséquent, elle ne peut pas se

plaindre qu'on lui fasse des difficultés. Il se peut qu'une compagnie, ayant obtenu son permis, désire ensuite augmenter son capital-actions, de façon à affermir sa situation financière, mais je ne pense pas qu'elle veuille courir le risque de soumettre cette émission de valeurs au contrôle du Gouverneur en conseil. Sous cet article, la compagnie, après avoir pris sa concession, peut faire suffisamment de progrès et, en exploitant le public, être cause que les gens s'écrieront que l'on gaspille les ressources publiques pour permettre aux amis du Gouvernement de s'enrichir. Nous voulons nous prémunir contre ce danger. Les conditions seules auxquelles une émission d'actions ou d'obligations peut être faite n'impliquent pas la possibilité d'une confication ou de ce que l'on a appelé dans le temps "la mobilisation de la richesse". Il ne s'agit que de réglementer, et si la compagnie a des intentions honnêtes, elle ne sera privée d'aucun des droits qu'elle possède légitimement. Autrement il faudrait évidemment qu'il y ait appel à la cour d'Echiquier, mais cela ne s'applique pas dans ce cas. On ne dit pas que le Gouverneur en conseil aura le droit de confisquer la propriété de la compagnie; l'article donne simplement le droit de stipuler quelles seront les émissions d'actions ou d'obligations et autres choses de ce genre-là. Donc, il me semble qu'un appel à la cour d'Echiquier n'est guère nécessaire. Je ne m'y opposerais pas si cela ne devait pas rendre probablement embarrassante, et par conséquent de peu de valeur, l'autorité que nous demandons dans la circonstance.

M. PARENT: Le règlement ne paraît pas contrôler les traitements payés à ceux qui dirigent la compagnie. Il peut y avoir des restrictions quant aux valeurs, actions ou obligations et l'on peut, en même temps, payer des traitements énormes aux directeurs.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que l'on doive faire de règlement pour cela. C'est une question purement d'administration interne. Tout ce que nous voulons éviter c'est que l'on prenne ces concessions comme un moyen de spéculation en laissant l'entreprise à l'état de projet.

M. McMASTER: Je comprends que quelquefois, il est peut-être gênant d'avoir un appel, mais voici ce que je ferai remarquer au comité. Il y a quelque temps, quand le Gouverneur en conseil a fixé un prix pour le papier à journaux, les fabricants de pulpe, à tort ou à raison, protestèrent très énergiquement, si bien que le Gouvernement jugea bon de nommer un commissaire avec les pouvoirs de juge, pour décider si le prix fixé était juste. D'une part nous cherchons à éviter—c'est ce que le ministre essaie de faire et je l'approuve—que le domaine public soit dissipé par des exploiteurs qui s'enrichissent personnellement avec l'argent qui doit revenir à la nation; mais d'un autre côté, il me semble que l'on devrait donner toutes les garanties pour que les parties intéressées aient l'assurance qu'elles seront traitées justement, et que si elles ne sont pas satisfaites de la décision du ministre ou du Gouverneur en conseil, un appel à la cour Suprême puisse les convaincre qu'elles sont traitées équitablement.

M. BUREAU: Nous savons tous que les chemins de fer constituent le service public le plus utile que nous nous ayons; or, dans les chartes des compagnies de chemins de fer, nous stipulons qu'elles ne doivent pas hypothéquer leur réseau de plus de tant par mille. Pourquoi ne pas décréter dans les permis ou concessions qu'accorde le Gouvernement que le montant des obligations sera proportionné au nombre de chevaux-vapeur que produira le pouvoir hydraulique en question. Ceci réglerait absolument la chose. Nous ne nous occupons pas des actions des compagnies de chemins de fer, nous les leur laissons émettre suivant leurs besoins. Quant aux obligations, nous en limitons l'émission à la longueur du réseau. Dans le cas des chemins de fer l'unité est le mille, dans ce cas-ci, c'est le cheval-vapeur.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député veut réfléchir un instant, il se rendra compte que cela est impossible. Par exemple, une compagnie formée pour exploiter un pouvoir hydraulique sur le fleuve au lac des Bois, produirait peut-être pour commencer 10,000 chevaux-vapeur; mais il faut qu'elle s'organise pour produire plus tard 100,000 chevaux-vapeur. Or, si vous proportionnez ses émissions de valeurs en vous basant sur la force produite, il vous faudra réglementer constamment, car elle augmente cette force d'année en année.

M. BUREAU: Non pas sur les forces hydrauliques utilisées, mais sur la puissance hydraulique estimative. Les compagnies de chemins de fer n'empruntent pas d'argent sur le nombre de milles construits, mais bien sur celui qui est spécifié dans la charte.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors la compagnie, en faisant son émission d'actions, devrait s'appuyer uniquement sur les possibi-

lités d'énergie hydraulique existant dans la rivière où elle fait son exploitation.

M. BUREAU: Pas nécessairement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il peut se présenter tant d'éventualités qu'il est presque impossible d'adopter de règle. Tout dépend de l'objectif visé dans l'utilisation de l'énergie hydraulique. Ainsi, si la compagnie tient à fournir de l'énergie sur un parcours de 30 à 40 milles—et il est probable que la compagnie du lac des Bois distribue l'énergie électrique sur un parcours de 60 à 80 milles—alors il lui faudra plus de capitaux ...

M. BUREAU: Vous pouvez établir une disposition à cet égard.

L'hon. M. MEIGHEN: qu'il ne lui faudrait, si elle n'entend l'utiliser que pour l'exploitation d'une usine sur son propre domaine. Il faut examiner chaque cas individuellement, avec les circonstances concomitantes.

M. BUREAU: Il y a ici une disposition se rattachant aux études faites pour déterminer les possibilités de la force hydraulique et le prix que le locataire doit payer. Il est stipulé dans le bail, je suppose, que la compagnie sera tenue de développer tant de chevaux hydrauliques. Cela pourrait servir de base pour déterminer l'émission d'obligations ou d'actions, si la force hydraulique est destinée à une usine, disons tant par cheval hydraulique, tout comme on réalise l'émission d'obligations par des compagnies de chemins de fer, d'après les difficultés de terrains à parcourir, le nombre de ponts à construire, et le prix à payer pour l'emplacement de la voie. Le locataire doit déclarer au Gouvernement l'usage qu'il veut faire de la force motrice générée, et le Gouvernement doit obliger ce locataire à faire certaines choses dans un certain délai sous peine de confiscation. Le but pour lequel on requiert l'énergie hydraulique est parfaitement connu; le bailleur pourrait donc facilement, suivant son jugement et d'après les possibilités d'énergie hydraulique et le service à rendre, déterminer la possibilité d'obligations à être émises par cheval hydraulique.

L'hon. M. MEIGHEN: On ne saurait déterminer d'avance la valeur de cette énergie. Les différents emplacements demandent divers genres de développement et l'on ne saurait arbitrairement fixer dans la loi un minimum ou un maximum.

M. BUREAU: Non pas dans la loi, mais dans le bail. Au lieu de dire: "pour réglementer et contrôler", il faudrait dire "déterminer dans le bail" le chiffre d'obligations et d'émissions à émettre.

L'hon. M. MEIGHEN: Si nous insérons pareille chose dans le bail, alors cette disposition demeurerait et ne saurait être modifiée. Nous voulons être en mesure de la modifier, au fur et à mesure du développement. A mon avis, cet article est parfait, dans sa teneur actuelle.

M. BUREAU: Je ne le pense pas ainsi.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le gouvernement fédéral a-t-il le pouvoir d'exproprier les forces hydrauliques dans les provinces de l'Est? Il l'a fait, je le sais, dans les provinces de l'Ouest; mais je tiendrais à savoir ce qui en est quant à l'Ontario et à l'Est.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, il ne l'a pas fait.

M. BUREAU: Le ministre entend-il donc laisser ce paragraphe dans sa teneur?

L'hon. M. MEIGHEN: A mon avis, il est préférable qu'il demeure dans sa teneur actuelle. En nous obligeant à ne réglementer dans le bail que les émissions d'actions à faire dans chaque cas, il nous faudrait modifier le bail pour faire une plus forte émission. Je propose la modification de l'article 12 par l'addition après le mot "entreprises", ligne 13, page 8 du bill, le mot "et".

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur le préambule.

M. McKENZIE: J'étais absent, lorsque l'article 4 est venu en délibération. Cet article pourrait enlever aux particuliers tout ce qu'ils ont acquis, ou possédé par prescriptions depuis soixante ans. A mon sens, c'est outré. En nombre d'endroits, des colons sans titre ont acquis certains droits en occupant un domaine pendant nombre d'années et il serait malheureux de les dépouiller de leurs droits.

M. le PRESIDENT: Je dois observer que cet article a été adopté avec une légère modification. On a ajouté le mot "Dominion" après le mot "forces hydrauliques", à la première ligne. Cet article ne s'applique maintenant qu'aux forces hydrauliques de l'Etat.

M. McKENZIE: C'est ce que j'avais en vue. Certaines forces hydrauliques et certains terrains peuvent appartenir au Dominion pour ce qui est du titre légal, mais des gens peuvent avoir acquis des droits relati-

vement à ces propriétés, et ce serait pour eux une grave affaire que le leur enlever ces droits. Cette loi bouleverse tout, si ces gens n'obtiennent une concession de la Couronne.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que ces gens aient droit à une force hydraulique s'il n'ont pas de concession de la Couronne. La prescription, naturellement, ne s'exerce pas contre la Couronne, comme le sait l'honorable député. Il est vrai que la Couronne reconnaît les droits des squatters, mais il serait difficile de concevoir qu'un individu pourrait acquérir les droits de squatters sur une force hydraulique.

M. McKENZIE: Prenons le cas d'un homme qui a une scierie, et ce que l'on appelle un coursier entre la rivière ou une chute et sa scierie, et supposons qu'il exploite cette scierie depuis vingt, trente ou soixante ans. Ne lui causerait-on pas un tort grave en interceptant cette force de sa scierie?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne disons pas cela. Nous affirmons simplement que c'est notre propriété—et elle nous appartient, que nous l'affirmions ou non. Cet homme ne peut dire qu'elle lui appartient. Nous n'enlevons rien de ce qui lui appartient. C'est simplement un intrus, un individu qui s'est arrogé l'usage d'une propriété de la Couronne sans permission. Il n'a pas de droit de prescription. Par conséquent nous n'enlevons aucun droit.

M. McKENZIE: Le ministre doit admettre que dans toute province du Canada, la possession pendant soixante ans est tout à fait suffisante contre la Couronne. Autrefois la période était de vingt ans, mais la célèbre cause immobilière d'Emerson du Nouveau-Brunswick a infirmé l'ancienne loi. Telle est la loi du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et, je crois, d'Ontario. Que dire si, après qu'un homme a joui d'un droit comme celui dont je parle pendant soixante ans, on le lui enlève? Même lorsqu'il n'a eu la jouissance de ce bien que pendant moins longtemps, je ne crois que les mesures arbitraires que le ministre désire prendre devraient être tolérées. Si un individu s'en allait dans la forêt, y construisait un moulin de la plus grande utilité possible pour la colonisation et s'il possédait ce moulin depuis plusieurs années, on dirait de lui qu'il améliore les terres de l'Ouest. On a toujours pris en considération les droits des squatters, on leur a payé toutes les améliorations qu'ils ont faites. Le même droit devrait s'étendre à toute personne qui a acquis des droits d'emploi de ce genre depuis un temps prolongé, et qui en agissant ainsi, n'a cru que bien faire. L'application de cette loi ne devrait pas entraîner sa ruine, mais il devrait être l'objet de certaine considération.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crains d'être obligé de critiquer l'honorable député sur son droit. Au Nouveau-Brunswick, il peut y avoir eu des lois provinciales, ou même des lois antérieures à la Confédération, qui reconnaissaient, même au préjudice de la couronne, un titre de propriété après vingt ans à une époque et soixante ans aujourd'hui. Mais à part la concession statutaire, il n'y a pas de prescription contre la couronne, et il n'y a pas de concession statutaire dans la loi fédérale, de sorte qu'il ne saurait exister de droit de prescription dans les trois provinces auxquelles ce projet de loi s'applique. Par conséquent, l'article sous sa forme actuelle n'enlève rien de ce qui appartient à l'occupant.

M. McKENZIE: Même dans ce cas, le ministre croit-il que le Gouvernement devrait s'en tenir tout à fait à ses droits positifs et enlever à un homme sa propriété sans aucune considération?

L'hon. M. MEIGHEN: Ceci ne dit pas qu'elle sera enlevée. Cette propriété n'est pas sienne aujourd'hui. Il est bien vrai que si nous rencontrions un homme en possession d'une force hydraulique dont il ferait un bon usage et qu'il aurait ainsi utilisé depuis longtemps, cet homme aurait la préférence relativement à l'affermage de cette force hydraulique, mais tout ce que dit le présent projet de loi, c'est: "Nous affirmons aujourd'hui que cette propriété nous appartient. Nous ne disons pas que nous chasserons l'individu. C'est à nous qu'il appartient de dire ce que nous ferons de cette propriété.

M. le PRESIDENT: Le préambule est-il adopté?

M. BUREAU: J'aimerais savoir où se trouve le préambule dans ce projet de loi. Il ne faut pas que nous adoptions une chose qui n'existe pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Le bill n'en a pas besoin.

M. BUREAU: Alors, nous n'avons pas besoin de l'adopter.

M. le PRESIDENT: Assurément il n'y a pas de préambule à ce bill, mais lorsqu'il s'agit d'un bill sans préambule, il y a toujours occasion d'en discuter le principe sur le dispositif. Un dispositif se trouve dans ce bill comme dans tous les autres.

M. BUREAU: Bourinot dit qu'il doit y avoir le titre, le préambule, et la déclaration de l'autorité du dispositif, ce qui fait que je ne voulais pas voter pour une chose qui n'existe pas.

M. le PRESIDENT: Est-ce que le dispositif est adopté?

(Le dispositf est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi et les amendements sont adoptés.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

L'hon. M. ROWELL: Je demande à déposer, avec le consentement de la Chambre, un projet de loi (bill n° 116), tendant à modifier la loi de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Ce projet de loi est fondé sur la résolution qui a été adoptée cet après-midi.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour le 1re fois.)

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De quatre projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 35), déposé par M. Clements, et intitulé loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo;

Le 2e (bill n° 63), déposé par M. Kennedy, concernant la compagnie du chemin de fer Terminal d'Essex;

Le 3e (bill n° 23), déposé par M. Cruise, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and North Western;

Le 4e (bill n° 33), déposé par M. Richardson, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie.

2e LECTURE

De divers projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 92), concernant la Fire Insurance Company of Canada, et tendant à autoriser l'usage d'une traduction française de son nom;

Le 2e (bill n° 97), pour faire droit à David Jamieson;

Le 3e (bill n° 98), pour faire droit à Lilian North;

Le 4e (bill n° 99), pour faire droit à Thomas Davies;

Le 5e (bill n° 100), pour faire droit à Frederic Millman;

Le 6e (bill n° 101), pour faire droit à George Irvine Tuck;

Le 7e (bill n° 103), pour faire droit à Wilmot Orley Wiles;

Le 8e (bill n° 108), pour faire droit à Mary King;

Le 9e (bill n° 109), pour faire droit à William Herman Depper;

Le 10e (bill n° 110), pour faire droit à William Rogers Latimer;

Le 11e (bill n° 112), pour faire droit à William Pinkerton.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides et passe à l'étude de la résolution qui suit:

Prêt de $25,000,000 aux gouvernements provinciaux pour encourager la construction de logements dans les districts surpeuplés dans tout le Canada, aux termes et conditions prescrites dans l'arrêté de l'exécutif du 3 décembre 1918, le montant du prêt à faire à l'une quelconque des provinces ne devant pas dépasser la part de ladite somme de $25,000,000 qui lui revient en proportion de sa population, relativement à la population totale du Canada, ainsi que l'indique le dernier recensement fédéral.

L'hon. N. W. ROWELL (président du Conseil): Vu que ce projet constitue l'une des parties les plus importantes du programme de restauration que le Gouvernement entend exécuter cette année, il est juste et raisonnable que j'en esquisse les grandes lignes pour le bénéfice de la Chambre et du pays en général. Les honorables députés ne l'ont pas oublié, au cours des quatre années de guerre, la construction des maisons particulières a pour ainsi dire cessé, ou du moins s'est grandement ralentie dans la plupart des villes du pays. A la conclusion de la paix, il arrive donc que nous manquons du nombre requis de logements dans les principales villes du pays. De plus, la guerre a eu pour résultat de provoquer les mariages hâtifs. Un bon nombre de jeunes gens des provinces anglaises qui ont répondu à l'appel du drapeau, se sont mariés, plus jeunes qu'on ne le faisait d'habitude avant la guerre. Ces mariages ne se sont pas produits seulement au pays, mais des milliers de soldats canadiens se sont mariés en Angleterre; et, maintenant ils reviennent en Canada avec leurs femmes. Or, ces vétérans mariés, surtout ceux des grandes villes, se rendent compte qu'il est nécessairement difficile sinon impossible de se procurer des logements à leur retour au Canada; le résultat c'est que partout on réclame à grands cris la construction de nouvelles maisons.

Nous reconnaissons tous que le foyer est l'unité de la nation et que l'intérêt national exige que tous les citoyens aient la chance d'élever leurs familles dans des maisons confortables, pourvues de toutes les améliorations modernes, et dont ils puissent devenir propriétaires, s'ils le désirent.

Celui qui a une maison s'intéresse davantage aux affaires du pays, et cela contribue à la force et à la stabilité de notre vie nationale.

Le logement a beaucoup à faire avec la santé. Il a une grande influence sur le caractère et sur le ton de la société, et il est temps que le Canada se mette en garde contre une répétition de ce qui est arrivé dans de si nombreuses villes du vieux monde, où l'entassement de gens dans certains quartiers a eu sur le caractère de la population une influence si déplorable. Quoi qu'il en soit, la décision prise par le Gouvernement a eu pour première raison la demande devenue impérative de logements en plus grand nombre, demande due au retour de nos troupes dans leurs foyers. C'est ce qui fait que le Parlement fédéral a juridiction en la matière; c'est ce qui fait pareillement que l'administration doit y prendre un vif intérêt.

Il importait en outre de procurer de l'emploi à ceux que la cessation des hostilités laisserait sans occupation. Il est évident, en effet, que, si l'on pouvait stimuler la construction sur une assez grande échelle dans beaucoup de villes du Canada, ce serait le moyen de fournir de l'ouvrage à de nombreux ouvriers et à des salaires rémunérateurs. L'intérêt national y trouverait son compte, en ce que cela préviendrait une recrudescence de chômage. C'est pour cela qu'à la suite de la conférence tenue vers la fin de novembre dernier à Ottawa, entre les premiers ministres des provinces et le Gouvernement, celui-ci décida d'agir dans le sens indiqué dans la résolution. Avant d'aborder l'examen de cette résolution, je désire vous faire observer que le gouvernement de la Grande-Bretagne a lui-même pris des mesures tendant au même objet. Les Etats-Unis, d'autre part, se sont occupés de cette question du logement, envisagée sous un autre aspect. Comme la députation se le rappellera sans doute, le gouvernement britannique a tenté de multiples efforts, tant par des lois que par des mesures administratives, pour améliorer dans le Royaume-Uni les conditions de l'habitation, et l'on y a organisé un des ministères existants de façon qu'il conseille et aide les municipalités dans toute l'étendue de la Grande-Bretagne à préparer le terrain en vue d'y ériger des maisons d'un style moderne. Tel est l'organisme que l'on a utilisé dans une réalisation en Angleterre de ce projet

On y vise à rien moins qu'à ériger trois cent mille maisons. Ce n'est pas le gouvernement lui-même qui les fait construire, mais il prête les fonds aux municipalités qui veulent bien entreprendre l'exécution de ce programme. De plus, les avances sont faites à des compagnies pour qu'elles érigent des logements confortables que les ouvriers de la Grande-Bretagne habiteront. Une limite est imposée pour les dividendes, et l'emprunt a lieu dans des conditions avantageuses. On estime que ces maisons coûteront chacune de cinq cents à deux mille cinq cents louis. On voit quelle énorme dépense cela entraînerait si pas moins de trois cent mille maisons étaient érigées à un prix de deux mille cinq cents louis chacune. Mais le gouvernement anglais considère cette dépense qui, comme je l'ai expliqué, est un prêt aux municipalités et aux compagnies de logements, comme n'étant pas seulement d'intérêt national, mais comme nécessaire à une amélioration de l'état social. Nous savons bien que la situation diffère au Canada de celle de la Grande-Bretagne, mais il n'en est pas moins vrai qu'il y a chez nous pénurie de logements pour les petites bourses. Selon moi, les autorités fédérales ou municipales ne peuvent plus largement contribuer à l'amélioration de notre régime social qu'en aidant à l'exécution d'un programme qui assurera l'érection de logements pourvus de toutes les commodités modernes, suffisamment spacieuses pour y respirer à l'aise et disposant d'un terrain où les enfants pourront, dans leurs ébats, respirer l'air pur de l'atmosphère. Il n'est pas, selon moi, de meilleur moyen que celui-là pour accroître le bien-être social du pays.

C'est en s'inspirant de ces considérations que, le 3 décembre 1918, le Gouvernement a rendu un décret donnant effet à la décision prise par la conférence interprovinciale. J'ai fait distribuer parmi la députation un grand nombre d'exemplaires de ce décret, afin que l'on puisse en examiner les dispositions. C'est sur la proposition du ministre des Finances qu'il a été rendu, et il expose les motifs de l'avance projetée. D'abord, il y est fait allusion à la conférence interprovinciale récemment tenue à Ottawa entre les premiers ministres et autres membres des cabinets des différentes provinces d'une part et, d'autre part, les membres du gouvernement fédéral.

Une des questions importantes discutées à la conférence fut celle d'assurer des habitations plus convenables à la population ouvrière de nos grands centres. Il est ensuite ajouté que, la construction ayant cessé durant la guerre, il est devenu difficile de se procurer des habitations dans les villes et qu'il le sera encore plus quand nos soldats seront revenus d'Europe et rendus à la vie civile. Il est dit, plus loin, dans le décret ministériel:

En vue de l'importance nationale de cette question, qui intéresse vitalement la santé, les mœurs et le bien-être général de la communauté entière, ainsi que son rapport avec le bien-être des soldats revenus et de leurs familles, et le fait que la mise à exécution de ce plan sur une grande échelle par les gouvernements provinciaux procurerait de l'emploi en abondance durant la période de reconstruction et de rajustement de l'industrie après la guerre, le ministre recommande ce qui suit:

Voici les propositions pratiques d'après lesquelles nous demandons que le crédit soit voté:

1. Que le ministre des Finances soit autorisé, sous l'empire des dispositions de la loi des mesures de guerre, à la demande d'un gouvernement d'une province quelconque du Canada, à faire des prêts à tel gouvernement pour les fins susdites:

C'est le but que j'ai déjà énoncé dans le préambule:

2. Que le montant total collectif devant être prêté à toutes les provinces n'excède pas vingt-cinq millions de dollars, et que le montant du prêt à une seule province n'excède pas la part desdits vingt-cinq millions proportionnelle à la population de ladite province, comparée à la population totale du Canada.

3. Que les prêts sous le régime des présentes soient pour une période n'excédant pas vingt ans, toute province ayant le droit de rembourser tout le principal ou partie du principal du prêt en tout temps au cours de ladite période.

4. Qu'un intérêt au taux de 5 pour 100 par année, payable semi-annuellement, sera chargé sur les avances à partir de leurs dates respectives.

5. Le ministre des Finances peut accepter des obligations, débentures ou telles autres valeurs qu'il pourra approuver représentant la dette d'un gouvernement provincial pour des prêts sous le régime des présentes.

6. Les avances seront prises au fonds du crédit de la guerre .

7. Les avances pourront être faites dès qu'il aura été convenu d'un plan général de logement entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province qui demande un prêt sous le régime des présentes.

Je ferai remarquer, en passant, qu'en prêtant à 5 p. 100, le Gouvernement prêtera à de meilleures conditions qu'il n'aurait pu emprunter lui-même. Il aura donc aidé directement à la construction des maisons. Si les gouvernements provinciaux prêtent au même taux, l'ouvrier, surtout le soldat de retour, pourra acquérir sa maison et son emplacement à un taux d'intérêt beaucoup moins élevé que s'il avait emprunté d'un particulier. Ni à présent, ni jamais, l'ouvrier ne pourrait payer sa maison au comptant; s'il la payait ce serait avec le produit d'un deuxième emprunt, qu'il aurait dû contracter à un taux d'intérêt très élevé. La possibilité, pour lui, de ne payer que 5 p. 100 sur tout le montant à emprunter du gouvernement provincial démontre que le gouvernement fédéral a contribué, dans une large mesure, à la réduction des frais de construction.

[L'hon. M. Rowell.]

M. McGIBBON (Muskoka): A-t-on l'intention de restreindre les provinces à ce taux d'intérêt ou de les laisser libres d'en fixer un plus élevé?

L'hon. M. ROWELL: Nous ne leur avons pas imposé de restriction, mais je crois qu'elles vont prêter à ce même taux. La construction coûte beaucoup plus cher à présent qu'elle ne coûtait avant la guerre, mais nous espérons qu'elle coûtera moins cher quand les affaires auront repris leur cours normal. Celui qui construit une maison aujourd'hui devra donc la payer plus cher qu'elle ne vaudra dans quatre ou cinq ans. Par conséquent, si l'Etat veut encourager la construction, sur-le-champ, il lui faut contribuer à en réduire les frais, et c'est ce qu'il a fait en fixant le remboursement des emprunts à vingt ans et en limitant l'intérêt à 5 p. 100.

L'autre article que je tiens tout particulièrement à signaler à l'attention de la Chambre, c'est l'article 7. Le voici:

7. Les avances pourront être faites dès qu'il aura été convenu d'un plan général de logement entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province qui demande un prêt sous le régime des présentes.

Le Gouvernement s'est proposé, non seulement d'aider à la construction des maisons, mais de voir à ce que ces maisons soient construites conformément à certaines exigences logiques par rapport à la grandeur des pièces, à la quantité d'air, à la superficie de l'emplacement, et aux conditions hygiéniques. Bref, il a eu directement en vue l'amélioration du logement, surtout dans nos grandes villes.

Il a donc stipulé qu'un projet de logement doit être arrêté entre les autorités provinciales et le gouvernement fédéral, avant que de l'argent puisse être avancé.

Afin d'appliquer les dispositions de ce décret du conseil, c'est-à-dire d'étudier les projets de logement avec les gouvernements provinciaux et de tâcher de s'entendre avec eux à ce sujet, un nouveau décret fut rendu

le 12 de décembre 1918. La députation le trouvera dans la brochure déjà distribuée. Entre parenthèse, ce décret a été adopté sur la recommandation du premier ministre intérimaire. Il déclare:

Le ministre représente qu'en vue de l'importance nationale de commodités de logement adéquates et convenables, qui affectent vitalement la santé, les mœurs et le bien-être général de la communauté entière, il est désirable que l'aide financière ainsi accordée soit utilisée le plus tôt possible pour l'augmentation des facilités de logement prévue par ledit décret du conseil.

Le ministre représente de plus qu'il est par conséquent désirable que soit nommé un comité de l'administration désigné sous le nom de "Comité du logement", qui sera autorisé à étudier sans retard avec les diverses provinces du Canada la question de leur besoin de facilités de logement additionnelles ainsi que le programme projeté pour assurer une entente prochaine avec lesdites provinces afin que cet argent puisse être utilisé pour l'érection d'habitations.

Par conséquent, le ministre recommande:

1. Que soit constitué un comité du Conseil privé sous la désignation de Comité du logement composé des membres suivants:

Honorable M. Rowell, président du Conseil privé;

Honorable M. Robertson, ministre du Travail;

Honorable M. Maclean, vice-président du comité de reconstruction et de développement du Canada;

Honorable M. Crerar, ministre de l'Agriculture;

L'honorable M. Rowell sera président du comité.

2. Que ce comité formule les principes généraux qui doivent être suivis dans l'élaboration de tous les projets de logement afin d'assurer les résultats auxquels vise ledit décret du conseil.

3. Que le comité entre en communication avec les gouvernements des diverses provinces du Canada au sujet des questions ci-dessus mentionnées afin de s'entendre avec les gouvernements desdites provinces sur des plans généraux, pour que l'argent octroyé par ledit décret du conseil du 3 décembre 1918 soit appliqué aux fins visées par ledit décret.

4. Que le comité soit autorisé à faire tout ce qui peut être nécessaire pour donner plein effet audit décret du conseil du 3 décembre 1918.

Le ministre recommande de plus que ledit comité soit autorisé à s'assurer l'aide et la coopération de M. Thomas Adams, l'expert en plans de villes de la commission de conservation, et de toute autre personne particulièrement qualifiée pour conseiller et aider ledit comité dans l'exécution de son travail.

En conformité de ce décret du conseil, le comité a étudié la question des principes à incorporer dans les projets de logements que l'on pourrait soumettre à l'approbation du parlement fédéral. Des brouillons ont été fournis à tous les gouvernements provinciaux qui ont examiné ces principes. Des changements ont été suggérés; mais, en somme, les principes ont été acceptés tels qu'exposés et soumis par le comité. Un décret du conseil les énonçant a alors été rendu. Les membres du comité trouveront ce 3e décret à la page 9 de la brochure.

L'article 2 est l'article important:

Le comité du logement représente qu'il a soumis ces principes généraux aux gouvernements de toutes les provinces, leur demandant des suggestions sur la question, et qu'après avoir considéré ces suggestions, le comité soumet le rapport et le mémoire suivants dont il recommande l'approbation par Votre Excellence en conseil; il recommande de plus que des copies dudit mémoire, après approbation, soient adressées aux gouvernements desdites provinces du Canada.

Or, quels sont ces principes qui étayent le programme du Gouvernement et qui sont incorporés dans les programmes des différents gouvernements provinciaux. Au haut de la page 10, on trouvera une déclaration de l'objet que le Gouvernement a en vue:

(1) Fins générales.—Le but du Gouvernement en accordant un prêt de $25,000,000 à 5 p. 100 aux gouvernement provinciaux est: (a) d'encourager l'érection de maisons d'habitation modernes pour soulager la congestion de la population dans les villes; (b) de donner aux ouvriers, principalement aux soldats de retour, l'occasion d'acheter leurs propres maisons au simple coût de la construction et du terrain acquis à un prix raisonnable, éliminant ainsi les profits du spéculateur; (c) d'améliorer les conditions hygiéniques et le bien-être de la communauté en encourageant le meilleur tracé des villes et la construction de logements.

(2) Les projets de logement sont de la juridiction des provinces et municipalités.—La fourniture de logements en autant qu'on la considère comme devoir public, est une question qui est plutôt de la juridiction des provinces et municipalités, et dans les circonstances ordinaires les règlements à imposer et la marche à suivre dans la réalisation des projets de logement sont du ressort de ces gouvernements. Comme le gouvernement fédéral prêtera l'argent sur la garantie générale de chaque province, il n'est pas nécessaire de faire de règlements quant aux moyens de sauvegarder les prêts.

Conditions des prêts accordés par le gouvernement fédéral.

Considérant la responsabilité encourue par le gouvernement fédéral en prêtant l'argent et les fins pour lesquelles cet argent doit être prêté, les prêts seront faits aux gouvernements provinciaux aux quatre conditions suivantes:

1. Approbation du plan général.—Chaque province devra préparer et soumettre au gouvernement fédéral pour approbation un plan général exposant les conditions et règlements qui devront être observés en rapport avec les projets locaux. Le plan général de chaque province devra comprendre des règles fixant la limite obligatoire en ce qui concerne le groupement des maisons, les espaces libres, les dimensions et hauteurs des maisons, les dimensions et hauteurs des chambres, l'éclairage et la ventilation, le chauffage, les matériaux de construction, etc., les règles qui devront être observées pour satisfaire aux exigences de l'hygiène, du confort et de la commodité.

Avant d'avoir droit à une avance du Gouvernement fédéral, chaque province doit sou-

mettre son plan qui doit être accompagné des détails relatifs à la réalisation de ses projets en matière de logements.

La deuxième condition porte sur le coût maximum des maisons. Dans le but de permettre aux classes ouvrières et surtout aux anciens combattants de profiter entièrement de l'avantage que comporte cette avance de deniers, le Gouvernement a décidé qu'aucune partie de ces deniers ne devra servir à la construction de grandes maisons pour des gens qui sont capables de s'en faire construire eux-mêmes. C'est pourquoi il a arrêté comme suit la somme à être avancée pour chaque maison:

2. Coût maximum des maisons, etc.—Le but du gouvernement fédéral étant de faciliter l'érection d'habitations d'un prix modéré pour les ouvriers, et principalement pour les soldats de retour, il est nécessaire de fixer le maximum de la somme qui peut être prêtée par maison. Le maximum suivant a donc été fixé d'après les conditions dans les diverses provinces:

(a) Habitations détachées ou mitoyennes, murs en bois ou partie en bois, crépi sur lattes, revêtement en briques, y compris la valeur de l'emplacement et les améliorations locales nécessaires;

(b) Avec 4 ou 5 pièces outre le cabinet de toilette et la cuisine d'été, $3,000.

Eu égard à ce que la construction coûte en ce moment, nous avons jugé ce chiffre suffisant pour une maison semblable.

Avec 6 ou 7 pièces outre le cabinet de toilette et la cuisine d'été, $3,500.

(b) Habitations détachées ou mitoyennes, groupes de trois ou plus, ou à deux logements (cottage flat), ou habitations avec murs en briques, tuiles creuses, pierre ou béton, et couverture à l'épreuve du feu, y compris la valeur de l'emplacement et les améliorations locales nécessaires:

Avec 4 ou 5 pièces outre le cabinet de toilette et la cuisine d'été, $4,000.

Avec 6 ou 7 pièces outre le cabinet de toilette et la cuisine d'été, $4,500.

Sir HERBERT AMES: Par "habitation", faut-il entendre une maison à l'usage d'une seule famille ou une bâtisse qui en abrite plusieurs?

L'hon. M. ROWELL: Une maison à l'usage d'une seule famille. D'autres dispositions se rapportent à la construction de logements en plain-pied, qui, il va sans dire, peuvent abriter deux familles. Les provinces, celle d'Ontario exceptée, ont jugé à propos d'agréer les restrictions relatives aux avances qui peuvent être faites pour les maisons ici mentionnées. La province d'Ontario avait d'abord fixé à un chiffre un peu moins élevé que le nôtre le maximum de la somme susceptible d'être prêtée pour la construction de chaque maison.

L'hon. M. BELAND: Avant le décret?

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. ROWELL: Après. Tout ce que nous exigeons, c'est que la dépense ne dépasse pas le chiffre fixé; les emprunteurs qui le veulent peuvent dépenser moins.

La province d'Ontario, disais-je donc, avait d'abord fixé son maximum à un chiffre moins élevé, mais elle est depuis revenue sur sa décision pour adopter le maximum déterminé par les chiffres mentionnés au décret.

(3) Propriété du terrain.—L'argent public peut être avancé pour la construction de maisons sur des terrains appartenant:

(a) Au gouvernement provincial ou à la municipalité.

(b) Aux sociétés ou compagnies d'immeubles comprenant des groupes de citoyens associés pour l'élection de logements hygiéniques ayant les commodités convenables, ces sociétés ou compagnies n'ayant pas plus qu'une limitation statutaire de dividendes de 6 p. 100 payables sur le capital-actions.

(c) Aux propriétaires de lots pour l'érection de maisons pour leur propre occupation.

Disons pour quels motifs on a ainsi restreint les avances que l'Etat peut faire pour la construction de maisons d'habitation sur les terrains mentionnés dans le décret. Tout d'abord, ce nous était un plaisir que d'avancer des fonds aux provinces ou aux municipalités consentant à construire des maisons pour les céder au prix de revient aux ouvriers et aux soldats revenus de la guerre. Là où elles ne se soucient pas de se charger de l'entreprise ou ne s'y engagent que dans une certaine mesure, s'il se trouve des hommes qui, soucieux de l'intérêt public et désireux d'améliorer les conditions d'habitation sans exiger plus de 6 p. 100 sur leur mise de fonds, consentent à se former en compagnies immobilières dans le but de favoriser l'érection de logements hygiéniques, les avances peuvent être faites à ces compagnies. Mais notre intention n'est pas d'avancer de l'argent à des gens qui spéculent sur la propriété foncière, non plus qu'à ceux qui construisent des maisons pour les vendre avec profit. Les conditions de l'avance sont comme suit:

(4) Remboursement des prêts.—Le remboursement du prêt fédéral par la province couvre une période de vingt ans. Toutefois, afin d'encourager l'érection de maisons plus durables et pour rendre plus faciles à l'ouvrier les conditions de remboursement, cette période peut être prolongée à trente ans pour toute partie de la somme que la province peut décider de prêter pour l'achat de terrains et l'érection de maisons. Le remboursement des prêts fédéraux par les provinces peut se faire par paiements quatre fois l'an, si on le désire, ou autrement selon qu'il est convenu.

Voilà les quatre conditions imposées par le Gouvernement fédéral touchant les prêts aux provinces. Mais nous avons nous-mê-

mes recommandé aux provinces d'imposer certains types des maisons à construire et les provinces qui ont bénéficié de l'emprunt se sont dans une grande mesure conformées à ces exigences.

M. McMASTER: Quelles provinces ont jusqu'à présent emprunté?

L'hon. M. ROWELL: Les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise nous ont soumis leurs projets de logements qui ont été approuvés. La province de Québec l'a fait également, mais il reste encore une question de détail à étudier avant que nous donnions notre sanction. Le Manitoba nous a soumis son projet dont les principes généraux ont été adoptés et nous sommes à la veille d'y donner notre approbation. Le Nouveau-Brunswick a adopté la loi requise à sa dernière législature; son projet est à l'étude. La Nouvelle-Ecosse a adopté la loi relative au projet mais nous ne l'avons pas encore.

M. McMASTER: Tous les projets doivent être basés sur ceci?

L'hon. M. ROWELL: Ils le sont tous; ils doivent remplir les quatre conditions. Avant leur adoption ces quatre conditions ont été soumises aux provinces pour étude et délibération. Je crois que l'île du Prince-Edouard a aussi soumis son projet. L'Alberta et la Saskatchewan sont les deux seules provinces qui n'aient pas manifesté l'intention de bénéficier du prêt.

L'hon. M. FIELDING: Dans le cas de l'organisation d'une compagnie de logements telle que l'a décrite le ministre la compagnie peut demeurer propriétaire à condition de ne pas s'accorder de dividende de plus de 6 p. 100?

L'hon. M. ROWELL: C'est cela. Je n'examinerai pas les divers principes généraux et les types qui sont proposés aux provinces. Les honorables députés les trouveront aux pages 11, 12, 13 et 14 du décret. J'en mentionnerai deux cependant qui sont d'une importance particulière. Voici le numéro 1:

> Acquisition des emplacements, etc.—Le succès du projet dépend de l'acquisition d'emplacements convenables à leur valeur équitable et à un prix que les ouvriers peuvent payer. Il est essentiel, par conséquent, que les provinces adoptent des mesures statutaires comportant une méthode prompte et économique de s'assurer les terrains requis pour la construction d'habitations. Pour faciliter l'exécution d'un plan convenable sur un pied économique il faudra, règle générale, choisir des emplacements relativement vastes qui se prêteront à un traitement d'ensemble. Ils devront être à portée commode des centres d'emploi, des moyens de transport et des services publics tels que l'aqueduc et les égouts.

C'est la première partie de l'article sur laquelle j'appelle l'attention. Tous ceux qui se sont intéressés à cette question de logements, les ouvriers surtout, comprendront que l'une des difficultés dans nos grands centres est le prix élevé des terrains. Ajoutez à cela le haut prix de la construction, et vous verrez que le salaire de l'ouvrier lui permettra difficilement de vivre avec sa famille dans une de ces maisons qu'il devrait habiter. Je vais parler d'Ontario dont les lois me sont familières. Si, l'on exproprie le terrain, si l'on s'adresse aux tribunaux pour cela, après que l'on aura payé ce qu'il faut, après que les experts auront été entendus des deux côtés, les uns cherchant à faire monter les prix, et les autres à les diminuer, les travaux de construction seront tellement retardés qu'on n'obtiendra pas les résultats voulus.

Voici donc ce que suggère le Gouvernement. Je sais que l'Ontario a adopté cette proposition; je ne sais pas encore ce qu'ont décidé en définitive les autres provinces. Cependant, elles sont convenues d'une méthode rapide et peu coûteuse pour établir la valeur de la propriété qu'elles veulent exproprier. L'autre principe sur lequel j'appellerai l'attention est contenu dans le numéro 4 qui est ainsi libellé:

> Revenu des personnes pour lesquelles on construit.—Afin que l'argent soit prêté à ceux qui en ont le plus grand besoin, personne ayant un revenu qui excède 3,000 piastres par année ne pourra devenir acheteur ou locataire d'une maison érigée avec l'aide des fonds du Gouvernement dans l'exécution d'un projet de logement des gouvernements provinciaux, municipaux, sociétés d'immeubles ou propriétaires de terrains.

Nous n'en faisons pas une condition prescrite mais nous suggérons aux provinces de stipuler cette condition afin qu'un individu assez riche pour payer un taux d'intérêt plus élevé et pour obtenir ses fonds de sources particulières, n'utilise pas ces fonds qui ne lui sont pas destinés.

M. CAHILL: Les provinces n'ont-elles pas stipulé cette condition dans leurs arrangements?

L'hon. M. ROWELL: Le Québec, je crois, en a fait une condition obligatoire. Certaines provinces l'ont recommandé aux municipalités. Dans le moment, je n'ai pas les différents projets assez présents à l'esprit pour en parler avec certitude.

M. CAHILL: Ce sont là simplement des recommandations qui n'entrent pas dans les conventions conclues entre le Gouvernement fédéral et les provinces?

L'hon. M. ROWELL: Non, mais la plupart des provinces les ont insérées dans

leurs projets sur les logements à bon marché; dans la majorité des cas les provinces imposent ces conditions aux municipalités.

M. CAHILL: Mais j'ai cru comprendre, aux paroles du ministre, que le Québec seul avait fait cela.

L'hon. M. ROWELL: Je parle du projet en général. Le Québec a rendu obligatoire la condition en question et quelques-unes des provinces ont fait une recommandation à cet effet; je ne puis me rappeler ce qu'a fait chaque province.

M. SHEARD: Va-t-on établir dans la loi que, lorsque l'ouvrier a payé les $3,000, ou le montant qu'il faut, pour sa maison, il peut la vendre plus tard à qui il voudra?

L'hon. M. ROWELL: Nous n'imposons aucune condition là-dessus. C'est à chaque gouvernement provincial d'y voir lorsqu'il fait ses arrangements avec les municipalités.

M. MACKIE: Et si l'Alberta ne fait pas connaître ses intentions...

M. McMASTER: L'honorable député voudrait-il parler plus fort? Nous ne pouvons pas l'entendre de ce côté.

M. MACKIE: Parlez moins et vous entendrez.

M. McMASTER: Je soulève un point d'ordre, monsieur le Président. Je trouve fort impolie cette réponse à une demande très raisonnable.

M. MACKIE: Mais dans le cas où...

M. McMASTER: Je vous demande une décision, monsieur le Président.

M. le PRESIDENT: Règlement. Le point d'ordre soulevé par l'honorable député (M. McMaster) paraît être qu'il s'est attiré une observation impolie de la part d'un honorablé député de l'autre côté de la Chambre. Une des règles de la Chambre et du comité déclare que les membres de la députation doivent toujours s'adresser au Président. Si l'honorable député de Brome (M. McMaster) s'était d'abord adressé au Président cette remarque n'aurait pu être faite et je veux bien signaler à l'attention de l'honorable député (M. Mackie) que lui aussi aurait dû adresser au Président toute observation qu'il voulait faire. Je n'ai pas cru que ses remarques étaient à l'adresse de l'honorable député de Brome, ni qu'il se soit dit quelque chose qui portait atteinte à la réputation ou à l'honneur de l'honorable député.

M. MACKIE: Si l'Alberta ne se montre pas disposée à accepter ces deniers que le Gouvernement va prêter aux provinces en proportion de leur population, que fera le Gouvernement sur le compte de cette province?

L'hon. M. ROWELL: A ce que je puis voir, le Gouvernement ne peut rien. Il s'agit d'un prêt fait aux provinces; on ne peut prêter à un individu et le crédit ne peut être divisé. Si la province ne cherche pas immédiatement à profiter de ce marché c'est aux habitants de la province de pousser leur gouvernement à en retirer les bénéfices.

M. COWAN: Est-ce que le ministre a reçu quelque communication de la Saskatchewan ou de l'Alberta expliquant leur refus d'accepter cette offre? Ont-elles une objection spéciale contre le projet sur les logements? N'est-ce pas un fait que dans ces provinces de l'Ouest—dans la province de la Saskatchewan par exemple—la grande difficulté ne provient pas de ce que les gens sont opposés au projet—pratiquement tout le monde en est content, je crois—mais qu'ils trouvent difficile de le mettre à exécution parce que les municipalités n'ont pas l'autorité de faire des prêts d'argent, selon les dispositions du projet, pour la raison qu'elles doivent d'abord obtenir la permission des électeurs? N'est-ce pas que cela est vrai?

M. WILSON (Saskatoon): Je crois que je puis apporter un argument à l'appui de l'opinion avancée. Apparemment, d'après ce projet sur les logements, tel que conçu, le Gouvernement fédéral prête l'argent aux provinces en rejetant la responsabilité sur les provinces.

Si je comprends bien la situation, le gouvernement provincial de la Saskatchewan désire attribuer la responsabilité financière aux municipalités ou aux villes et ces dernières, à l'heure qu'il est, par suite du développement rapide qu'elles ont pris, dans le passé, se sont prévalues très largement de leurs pouvoirs d'emprunt et elles ne croient pas qu'on doive leur imposer cette autre obligation, vu qu'elles envisagent cela comme étant une entreprise nationale. C'est la cause directe de la situation prise dans son ensemble.

L'hon. M. ROWELL: Le premier ministre de la Saskatchewan m'a appris que c'est le sentiment de quelques-unes des municipalités importantes de cette province. Quoi qu'il en soit, l'embarras créé par le

fait que ces municipalités ont excédé leur pouvoir d'emprunter, peut disparaître au moyen d'une loi provinciale. La législature de la province fixe les limites de leur pouvoir d'emprunt, et si l'on considérait qu'il serait dans l'intérêt de la province d'augmenter ce pouvoir, pour cette fin particulière, je crois que la législature aurait le droit d'agir dans ce sens. Je n'ai plus qu'à dire un mot, en terminant; il me fera ensuite plaisir de répondre à toutes les autres questions qu'on me posera. Le Gouvernement a raison de se féliciter de la façon si sympathique dont les gouvernements provinciaux ont accueilli les propositions qu'il leur a soumises, et du désir que ces derniers ont témoigné, de façon à ne pas s'y méprendre, de travailler de tout cœur avec le Gouvernement fédéral à la réalisation de ce plan. Les Etats-Unis surveillent très étroitement le projet que nous énonçons ici. Le gouvernement fédéral des Etats-Unis n'a pas suivi les données que nous observons. A titre de mesure de guerre, il a commencé par construire un grand nombre de maisons qui devaient servir, à l'origine, d'habitations à ses propres fonctionnaires impliqués dans les différentes entreprises nationales dans lesquelles les Etats-Unis s'étaient lancés. Il a dépensé des dizaines de millions de dollars dans la construction par lui-même de maisons, et a érigé des maisons ou des plain-pied pour ses fonctionnaires, à Washington et dans d'autres localités, constructions qui lui font certainement honneur. Je suis convaincu que la Chambre connaîtra avec intérêt les vues d'une des principales sociétés d'architectes des Etats-Unis, qui fut chargée de l'exécution du programme des habitations arrêté par le département de l'artillerie. En recevant un exemplaire de ce programme, la société Mann et MacNeille a fait connaître cet avis, dans les termes suivants:

> Nous désirons exprimer l'admiration absolue que nous avons pour la perfection, la praticabilité et la simplicité des méthodes administratives énoncées à grands traits dans le sommaire que vous nous avez adressé. Nous croyons que c'est le moyen le plus pratique de fournir de bons logements, grâce à la coopération fédérale que jamais encore nul pays n'a pris.

C'est le témoignage d'architectes qui occupent le premier rang dans leur profession, aux Etats-Unis, et qui avaient dû s'occuper du travail du gouvernement américain, en vue de pourvoir ses fonctionnaires de logements convenables. Ce renseignement donné, je soumets la question au comité.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Le gouvernement de l'Alberta a-t-il donné au Gouvernement fédéral une raison quelconque qui l'engageait à ne pas adopter ce projet?

L'hon. M. ROWELL: Je ne le crois pas. Autant que je me rappelle, il a simplement donné à entendre qu'il ne désirait pas profiter de ce projet, pour le présent. Je ne me rappelle pas les termes mêmes qu'il a employés, mais c'était la substance de sa réponse.

M. CAHILL: Les décrets du conseil cités dans cette brochure se rapportent plus particulièrement aux soldats licenciés, mais dans la recommandation générale il n'est pas fait mention d'eux. L'entente arrêtée entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ne contient pas de stipulation à l'endroit des soldats licenciés.

L'hon. M. ROWELL: C'est le soldat licencié qui constitue la raison d'être de ce programme.

M. CAHILL: Mais on ne pourvoit pas directement à son égard.

L'hon. M. ROWELL: N'eût été le soldat licencié, il n'y aurait pas eu le moindre programme de construction d'habitation

M. CAHILL: Au risque d'être la cause que le ministre s'exprime en termes lyriques au sujet du soldat licencié, ainsi qu'il l'a déjà fait, je lui demande si la convention conclue entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux contient une stipulation qui accorde au soldat licencié, ou même au simple ouvrier, une préférence quelconque sur tous les autres. Quelle est cette convention? Nous voulons connaître la fin à laquelle on consacrera le crédit demandé. Jusqu'à présent, nous ne faisons que fournir cet argent aux gouvernements provinciaux, sans pouvoir exercer la haute main sur la façon dont on le dépensera.

L'hon. M. ROWELL: Tout le programme est la conséquence de la nécessité ou de l'opportunité de pourvoir au soldat libéré. On a abandonné aux provinces de décider si le soldat libéré devait bénéficier seul de ce projet, ou si ce dernier devait s'appliquer au soldat libéré et aux autres soldats qui se trouveraient dans la même situation. Le projet énoncé par la province de la Colombie-Anglaise, tel que je me le rappelle maintenant, se limite absolument au soldat licencié. Le projet ontarien pourvoit aux deux, dans les limites mentionnées, quant aux montants des emprunts, à la possession de la propriété et au revenu.

M. CAHILL: Le crédit serait-il trop élevé, dans le cas où toutes les provinces

réserveraient les logements pour les anciens combattants? Il y a environ 300,000 ou 400,000 anciens soldats, et quand on aura pourvu à leurs besoins, combien restera-t-il d'argent? Si ce projet est pour les vétérans, qu'on le dise et que l'on fasse des arrangements dans ce sens avec les provinces. Sinon, pourquoi mentionner les anciens combattants pour s'excuser de remettre cet argent du gouvernement fédéral aux provinces? Le Gouvernement prétend qu'il avance l'argent pour le bienfait des vétérans, mais il est absolument en dehors de l'entreprise.

M. COWAN: J'espère que nous n'en sommes pas rendus au point de dire que nous n'avons pas confiance dans les gouvernements provinciaux pour traiter comme il faut et même d'une façon privilégiée, les anciens soldats. Je suis prêt à accorder ma confiance au gouvernement de la Saskatchewan, quoique sa politique ne soit pas ce qu'a été la mienne voilà bien des années. Je crois qu'il n'y a pas un gouvernement provincial au Canada, y compris celui de Québec, qui ferait autrement que de donner dans toutes ses mesures législatives la première place aux vétérans. Je ne vois pas de raison de se monter au sujet de l'attitude que les gouvernements des provinces peuvent prendre à cet égard. Pour moi, le principe consacré par ce projet de loi est excellent, et bien que notre gouvernement, en Saskatchewan, n'ait pas signifié son intention d'en profiter, nos gens sont prêts à le faire. La seule difficulté, comme je l'ai déjà dit, réside dans nos municipalités, à qui il est absolument impossible de profiter du projet, en raison de leurs obligations actuelles. Je voudrais bien que notre gouvernement provincial eût le droit de promulguer un arrêté en conseil pour faire disparaître ces difficultés, afin que nous puissions profiter du projet immédiatement. Ce projet est excellent pour deux raisons. D'abord, l'ancien soldat obtient de l'argent à un taux d'intérêt très bas, plus bas qu'il ne pourrait l'obtenir ailleurs. Puis, il a la totalité de la somme dont il a besoin pour construire son foyer, et par là, devenir un parfait citoyen. Peu m'importe l'individu; je dis que s'il possède sa propre maison, il sera meilleur citoyen qu'il ne le serait autrement. Voilà les deux raisons pour lesquelles je voudrais voir le plan se généraliser le plus tôt possible. Quant aux difficultés en Saskatchewan, j'estime que le Gouvernement devrait faire tous ses efforts pour les faire disparaître aussitôt que possible, afin que nos anciens combattants puissent bénéficier du projet.

M. ROBB: Avant de discuter les détails, je ferai remarquer au ministre que ce prêt est consenti en vertu de la loi des mesures de guerre, ainsi que le prévoit l'arrêté ministériel, promulgué le 3 décembre 1918, dans les termes qui suivent:

> Que le ministre des Finances soit autorisé, d'après les dispositions de la loi des mesures de guerre, à la demande du gouvernement de n'importe quelle province du Canada de faire des prêts à ces gouvernements pour les fins mentionnées.

Or, d'après un avis de motion qui a été présenté il y a quelques jours par le ministre intérimaire de la Justice, nous avons conclu que le Gouvernement avait des doutes quant à l'autorité de la loi des mesures de guerre, après la conclusion de la paix, et je ne sais pas si cette loi ne tombera pas d'elle-même, à moins que le ministre ne présente un bill au Parlement pour ratifier le projet.

Ce n'est pas tout. Le projet prévoit quatre catégories: les gouvernements provinciaux, les municipalités, les sociétés de construction et les propriétaires des terrains. J'ai compris, d'après les remarques du ministre, que toutes les provinces, excepté l'Alberta et la Saskatchewan, ont signifié leur intention de profiter du projet. Des représentants de la Saskatchewan nous ont dit ici, ce soir, que leur province ne peut pas profiter du projet, parce que les municipalités ont épuisé leur pouvoir d'emprunt. J'ai lu quelque part, dernièrement, qu'un député de la législature de la Saskatchewan avait donné une autre raison pour laquelle ce projet du gouvernement fédéral ne leur plaisait pas; c'était que la construction coûterait trop cher. Mais on disait que si le gouvernement fédéral garantissait d'enlever le droit de douanes additionnel de 7½ p. 100, le projet sourirait peut-être à la Saskatchewan. Il me semble que c'est le moment pour le Gouvernement d'énoncer sa politique. Il avance 25 millions dans le but de construire des maisons d'habitation dans tout le Canada, mais cette taxe de 7½ p. 100 augmentera considérablement le coût de ces habitations. Je trouve que le ministre aurait mieux fait, quand il a soumis son projet, de présenter les estimations budgétaires, afin que nous puissions savoir quelle est la politique financière du Gouvernement.

M. CLARK (Red-Deer): Je conjecture qu'aucun membre de la députation ne songe à s'opposer à cette mesure, quand on la présente comme devant aider aux anciens soldats.

Mais il faut examiner la proposition et en bien saisir le caractère réel. L'objectif visé—le ministre apportera la rectification voulue, si je fais erreur—est la construction de maisons d'habitation coûtant environ 3,000 dollars respectivement et un prêt de 25 millions de dollars dans ce but. Un fort simple calcul nous révèle que si toutes ces habitations étaient construites aujourd'hui au prix de 3,000 dollars et utilisées pour l'installation de familles de cinq en moyenne, nous aurions rendu service à 42,-000 personnes.

M. McMASTER: Pour plus d'exactitude, 35,710.

M. CLARK (Red-Deer): Eh! bien, partageons le différend et disons à peu près 40,000. Toutes les maisons ne sont pas construites, et j'ignore si le ministre peut nous dire quand les gouvernements provinciaux en viendront à une entente avec le gouvernement fédéral et se mettront à l'œuvre. Ainsi, on ne saurait dire que ce projet soit un secours d'urgence apporté aux soldats rapatriés, pour leur créer des installations confortables. Je comparerais volontiers cette réforme à une pilule administrée par le médecin pour remédier aux ravages d'un tremblement de terre, si toutefois, il existe un besoin aussi urgent de logements pour nos soldats revenus du front de guerre; je souscris volontiers à la dernière observation tombée des lèvres du député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb). A mon avis, ce que le public attend du Gouvernement et de tout gouvernements qui pourra présider aux destinées du pays dans un prochain avenir, c'est une réforme fondamentale. Or, disons-le franchement, il y a tout à gagner à réaliser au plus tôt cette œuvre de secours au bien-être social, et je le répète, la réforme en question semble quantité assez négligeable. L'œuvre semble venir à une heure tardive, et à cette réforme à laquelle tout le monde se rallie volontiers, le Gouvernement prêtera son concours financier d'une façon plus généreuse, quand le budget viendra en délibération. Etabli au pays depuis dix-sept ans, je débutai dans ma carrière par l'érection d'une petite maison construite en six semaines, à peu de frais et sans aide de l'Etat sons forme de prêt d'argent, et j'ai l'impression que si le pays était bien gouverné et la richesse judicieusement répartie, dans la mesure du possible, par l'Etat, chaque citoyen de réelle valeur posséderait bientôt sa propre maison d'habitation. S'il ne le fait pas, c'est qu'il y a trop de richesse accumulée entre les mains du petit nombre et trop peu entre celles du grand nombre, et c'est là une situation à laquelle le Gouvernement pourrait remédier au moyen d'une réforme fiscale convenable. Je ne voudrais repousser carrément ni cette mesure ni tout autre projet similaire qui pourrait probablement améliorer le sort de nos populations. En réalité, l'Etat joue trop volontiers le rôle du père de famille au Canada, un demi-continent doté d'immenses ressources, habité par une population de huit millions d'âmes à peine. Il existe une trop forte tendance chez le Gouvernement à copier servilement ce qui se fait en d'autres pays dans des conditions d'après-guerre.

Le ministre a visité l'Angleterre et il y a sans doute soigneusement étudié la situation sociale; or, il doit se rappeler qu'il existe en Grande-Bretagne une population de 45 millions concentrée sur ce que j'appellerai deux pointes d'épingle comparativement à notre immense territoire doté de ressources naturelles, et les réformes conçues dans le but d'améliorer les conditions qui se sont développées au cours des siècles en Angleterre pourraient être irréalisables au Canada. Il faudrait jeter un coup d'œil rétrospectif sur l'histoire mondiale pour constater les réformes réalisées en Angleterre, il y a soixante-dix ans, au bénéfice de ses populations, lorsqu'on mit au rancart son régime fiscal et qu'on abrogea les lois sur les céréales. Il serait peut-être préférable de s'inspirer de cette époque. C'est là un simple avis que je formule et dont le Gouvernement pourrait peut-être tirer profit, et j'espère qu'on le communiquera au ministre des Finances. Au président du conseil (M. Rowell), je dirai que s'il veut bien suivre cette ordonnance médicale, il se convaincra facilement qu'il ne s'agit pas d'une pilule pour remédier aux dégâts d'un trémblement de terre, mais d'une réforme bien réelle qui assurerait immédiatement le bien-être social du pays, non pas sous forme d'articles et de préambules de lois, comme celle édictée sur l'hygiène publique ou comme ce petit projet de logements ouvriers si tardivement conçu, mais du bien-être social se traduisant par l'abaissement des prix des vivres, des vêtements et des chaussures. Voilà précisement le bien-être social que le public réclame avant tout. Le public veut tout de suite cette réforme et je me range

volontiers à l'avis de mon collègue de Châteauguay-Huntingdon, quand il dit que le public bénéficiera notablement d'une bonne réforme fiscale. J'espère qu'on ne jugera pas trop exagérée ma critique de ce projet. Les chiffres que j'ai donnés seront jugés d'une parfaite exactitude, quand mon collègue de Brome les aura vérifiés.

M. McMASTER: J'ai fait erreur. Les chiffres de mon collègue sont d'une parfaite exactitude en arithmétique. J'avais divisé par 3,500.

M. CLARK (Red-Deer): Je suis enchanté de penser que je l'aurais emporté sur mon collègue en matière d'exactitude.

Il est toujours très vigilant sur ces choses-là. Règle générale, je m'occupe toujours plus des principes que des détails, mais nous pouvons nous en tenir à, disons, 40,000 personnes environ. Nous ferons bien de songer que si les Chambres étaient prorogées demain, c'est tout ce que nous pourrions faire pour le peuple en vertu de ce projet; et pour faire cela il va nous falloir se mettre à l'œuvre et ne pas tarder à s'assurer de la coopération des gouvernements provinciaux. Je ne m'oppose pas à la mesure en principe, mais j'aimerais voir quelque chose de plus considérable et de meilleur de la part du Gouvernement et ce bien vite; et une foule de gens du pays, à Winnipg, par exemple, sont du même avis.

Sir HERBERT AMES: Si l'honorable député et le comité me permettent de leur rappeler le sujet de la discussion, j'aimerais faire quelques observations relativement à la question générale que comporte cette proposition et à l'étendue des méthodes qui y sont exposées. Depuis vingt-cinq ans, je me suis vivement intéressé à la question des logements ouvriers, et j'ai fait des constatations personnelles que peuvent, en cette circonstance, être de quelque utilité au comité.

En premier lieu, je tiens à féliciter le Gouvernement de cette entreprise dans un domaine tout à fait nouveau et encore inexploré, mais d'une entreprise qui, je l'espère, sera accueillie dans toutes les provinces avec les dispositions qui en animent les promoteurs, et ne manquera pas, de bénéficier, comme je le souhaite, de la coopération de toutes ces autres organisations dont le concours est indispensable pour en assurer le succès. J'ai écouté d'une attention très soutenue, ce qu'a dit le ministre, et j'ai lu avec soin le mémoire qu'il a présenté; je dois dire qu'à un point de vue, j'éprouve quelque désappointement au sujet de la mesure projetée. Je veux bien à ce qu'on aide le soldat rapatrié à se procurer un foyer; je veux bien que l'ouvrier puisse se construire un domicile dans les faubourgs d'une ville; mais je suis d'avis que cet argent, pour qu'il fasse le plus grand bien, devrait être dépensé dans le centre des grandes villes où pullulent les taudis malsains. A mon sens, cette proposition, sous sa forme actuelle, ne répond pas à ce besoin.

Il y a quelques années, il me fut donné de faire une étude sociale approfondie de la circonscription électorale de Montréal que je représente et je sais que l'état de chose qui régnait alors subsiste encore aujourd'hui et qu'en toute probabilité, il en sera ainsi tant que l'administration fédérale et les gouvernements provinciaux ne tenteront pas d'y remédier par des mesures draconiennes. Dans la circonscription que je représente, il y a des quartiers où cinq cents êtres humains habitent une superficie d'un acre. Il y a dans cette circonscription des pâtés de maisons dont les habitants, hommes, femmes et enfants, alignés les uns près des autres formeraient une file assez longue pour encercler les quatre côtés de l'îlot et s'étendre au delà sur les quatre rues. Lorsqu'il s'agit d'entreprendre la construction de logements dans un quartier de ce genre, que constate-t-on? On s'aperçoit que les immeubles appartiennent à de nombreux propriétaires. On peut faire l'acquisition d'un peu d'espace à un endroit en y mettant le prix; on peut en acheter un peu à un autre endroit; mais on ne peut en acquérir suffisamment pour admettre l'air et la lumière dans le quartier et de cette façon faire quelque chose de réellement avantageux. Il y aura toujours des propriétaires qui exigeront un prix exorbitant ou ne voudront pas vendre du tout—et je suis très heureux de voir que non seulement ce bill contient les dispositions nécessaires, mais aussi le pouvoir d'expropriation, lequel est tout à fait indispensable si l'on doit améliorer les quartiers insalubres de nos grandes villes.

Or, la cité de Montréal, comme les honorables membres le savent, est sise entre une admirable montagne et un fleuve encore plus admirable. L'espace disponible pour les habitations est restreint, à moins de s'éloigner au nord ou bien loin à l'ouest. Près du fleuve se trouvent d'immenses établissements industriels qui emploient en grand nombre des hommes, des femmes et des enfants. Ces établissements ouvrent à bonne heure et ferment tard, et les travailleurs doivent être à leur travail parfois avant le lever du soleil et y restent jusqu'après le

coucher du soleil le soir. Ils ne peuvent habiter, au loin, à trois, quatre ou cinq milles dans les banlieues, les jolies habitations que vous vous proposez de construire à leur intention; plusieurs d'entre eux, travaillent la nuit, sont tenus de demeurer dans le centre de la ville à proximité de leur travail. Je me rappelle avoir fait dans ma ville, il y a vingt ans, un recensement industriel d'un district d'une population de trente mille âmes, et m'être renseigné sur les salaires, les loyers, les conditions sanitaires, le nombre de pièces occupées, le chiffre de la mortalité, celui de la criminalité ainsi qu'une foule d'autres statistiques connexes. Ainsi, après avoir constaté quel était l'état social des trente mille personnes qui habitaient le quartier, nous pûmes ériger un certain nombre de logements modèles à l'endroit où le besoin s'en faisait le plus sentir, et où se trouvaient le plus grand nombre de personnes obligées d'habiter à proximité de leur travail.

De plus, grâce à une étude sérieuse de la situation, nous fûmes en mesure de déterminer le prix du loyer que pouvaient payer ces pauvres gens, le nombre de pièces dont ils avaient besoin ainsi que la sorte de logements à leur convenance. Or, je le déclare sans hésitation, me fondant sur l'expérience acquise, personne ne saurait opérer de placement plus satisfaisant dans une grande ville que celui d'une somme consacrée à l'amélioration des logements ouvriers dans une grande ville.

On prétend parfois que les ouvriers n'apprécient pas les logements pourvus des améliorations modernes et qu'ils négligent assez souvent de payer leurs loyers. Ces affirmations sont inexactes d'après l'expérience que j'en ai eue. Je ne prétendrai pas que ces propriétés rapportent un intérêt de 6 pour 100, mais j'affirmerai sans crainte d'être contredit qu'il est rare qu'un logement demeure plus d'une semaine sans occupant et qu'il s'y trouve de quarante à cinquante familles qui sont toujours reconnaissants et rangés.

J'aimerais à voir disparaître de la ville de Montréal certains quartiers miséreux et louches. S'il y a la moindre possibilité, j'aimerais à voir une compagnie de construction immobilière, un particulier ou un groupe de citoyens acquérir l'endroit le plus populeux qu'il soit possible de trouver dans la métropole, jeter à terre les quatre ou cinq pâtés de maisons qui le recouvrent pour les reconstruire sur de nouveaux plans donnant de l'espace et de l'air; on pourrait paver toutes les cours de sorte que les habitants de ces logements pourraient respirer l'air librement. Il est inutile de songer à mettre à exécution pareil projet sous le régime des dispositions du présent bill.

Si j'ai bien compris, le projet de loi pourvoit exclusivement pour ainsi dire à l'érection de maisons particulières. Supposons pour un instant que quelqu'un décide d'ériger des maisons particulières dans l'un des districts à population trop dense de la ville de Montréal. Pour construire une de ces petites maisons, il faut au moins un terrain de 25 pieds de front par 80 de profondeur. Vous voilà déjà avec une superficie d'au delà de 2,000 pieds. Or, le moins que vous puissiez payer un terrain dans le cœur de la ville, c'est $2.50 du pied carré. Cela représente donc un déboursement immédiat de $5,000, et si vous consacrez une autre somme de $2,500 à la construction de la maison—c'est le moins qu'on puisse dépenser pour mettre une famille à l'abri—nous arrivons à une somme totale de $7,500 pour procurer un logement à une seule famille. Le seul moyen d'y réussir, c'est d'ériger des édifices de dimensions suffisantes pour que trois ou quatre familles soient en mesure de s'y loger les unes au-dessus des autres. Avec ce système, vous pouvez répartir le prix du terrain sur les quatre logements et vous en tenir aux conditions qu'imposent le projet de loi.

Pour moi, je suis d'avis qu'au lieu d'employer notre argent à bâtir de belles petites maisons entourées d'un jardin dans la banlieue où il y a déjà tout l'air et toute la lumière qu'il faut—d'ailleurs le spéculateur et l'agent d'immeuble sont là pour le faire—nous devrions accomplir ce que les spéculateurs ne tenteront jamais de faire: nous devrions acheter des propriétés au centre de la ville, dans les districts les plus populeux et employer ces deniers publics pour transformer une localité devenue la risée du voisinage en un quartier où des centaines de familles pourront vivre respectablement et confortablement à proximité de leur travail et des écoles où elles pourront faire instruire leurs enfants.

Le Gouvernement, à mon avis, a fait un grand pas dans la bonne direction; mais je demande qu'il étudie encore plus sérieusement le projet et se rende compte s'il est bien réellement de nature à remédier aux difficultés que présentent les quartiers surpeuplés dans les grandes villes. Nous proclamons que ces logements seront

construits pour le bénéfice des vétérans de la grande guerre. C'est bien ce que nous faisons dans un sens, cependant, je ne suppose pas que ces maisons serviront exclusivement à loger les vétérans et leurs familles, bien que le retour de nos soldats au pays nous fasse sentir la nécessité d'augmenter le nombre des logements.

Or, les rapports parvenus au Fonds Patriotique nous apprennent que nombre de familles, surtout de familles de soldats, se sont logées deux par deux au cours de la guerre. Maintenant que les vétérans sont rapatriés, nous recevons constamment les mêmes plaintes de toutes les grandes villes du pays: C'est qu'il est impossible de trouver des logements pour les familles d'anciens combattants.

Dans nos salles de repos, à Toronto, nous gardons des familles de soldats pendant quelque temps tandis que les dames patronnesses du Fonds Patriotique remuent ciel et terre afin de leur trouver un logement. A Montréal également, le plus difficile problème que nous ayons à résoudre, c'est de trouver des logements convenables pour les soldats revenus d'outremer et leur familles. J'espère donc que le Gouvernement mettra ce projet à exécution sans aucun delai, car la présente situation ne fera que s'aggraver si nous n'y apportons promptement remède; or, plus tôt nous y remédierons, mieux ce sera pour l'avenir du pays.

Le projet offre une disposition très prudente et que je ne puis m'empêcher d'admirer au point de vue financier: C'est qu'il n'ajoutera pas un seul sou à la dette permanente du Canada. Le Gouvernement fournit 25 millions, c'est vrai, mais il s'agit d'un simple prêt, et s'il augmente notre passif, il augmentera également notre actif, donc la dette nette du Canada ne sera pas augmentée d'un seul sou. Ceux qui voient avec alarme l'accroissement rapide de notre dette nationale seront heureux de constater que, pour une fois au moins, le pays sera remboursé des sommes qu'il aura avancées. Ainsi donc, envisagée comme placement, cette mesure ne saurait fournir matière à critique contre le Gouvernement.

J'espère, cependant, que l'on se prévaudra de cette offre, que l'on fera disparaître ces misérables foyers qui sont la honte de la civilisation moderne et que l'on trouve aujourd'hui dans toutes les grandes villes, maisons délabrées que persistent à maintenir debout certains spéculateurs, les louant à des prix qui sentent l'oppression, logements inhabitables, non condamnés pourtant ni démolis, mais qui, remplacés par des logements convenables, ferait la joie de toute une population.

M. MORPHY: Me permettra-t-on de demander quelques éclaircissements sur ce sujet? J'ai ici la brochure dans laquelle le Gouvernement énonce les règles qui présideront à la mise à effet de la loi. Sous le titre: "Principes généraux et règles à observer", je vois, à la page 11, un article, le 4e, qui se lit comme il suit:

(4) Revenu des personnes pour lesquelles on construit.—Afin que l'argent soit prêté à ceux qui en ont le plus grand besoin, personne ayant un revenu qui excède $3,000 par année ne pourra devenir acheteur ou locataire d'une maison érigée avec l'aide des fonds du Gouvernement dans l'exécution d'un projet de logement des gouvernements provinciaux, municipalités, sociétés d'immeubles ou propriétaires de lots.

S'il s'agit d'un particulier à qui le placement d'une somme de $50,000 à 6 p. 100, rapporte juste $3,000 par année, je pense, il lui sera loisible d'avoir part à cette avance, tandis qu'il ne le pourra pas avec un revenu de $3,000. Je me suis tout le temps inspiré de cette idée que le projet dont il s'agit avait pour but de venir en aide à quiconque n'aurait pas d'argent en propre? Mais s'il est maintenant question de faire telle avance à celui qui dispose d'un capital de $50,000 susceptible d'être placé à 6 p. 100, je vous déclare sans ambages que je m'y opposerai. Je désirerais, en conséquence, savoir du ministre s'il a bien l'intention de faire bénéficier de ce projet le possesseur d'une somme de $50,000 qui, placée à 6 p. 100, lui rapporterait un revenu de $3,000.

L'hon. M. ROWELL: Telle n'est pas l'intention du Gouvernement. Je ne sais si l'honorable député était ici au moment où j'expliquais que ces principes et ces règles sont des propositions faites aux gouvernements provinciaux pour qu'ils les insèrent dans leur programme de logements, et que c'est à eux à déterminer avec les personnes qui désireraient bénéficier de cette avance les conditions dans lesquelles elle serait effectuée; mais j'ai dit que notre intention était d'en faire profiter les gens ayant des revenus limités, ceux dont le revenu ne dépasse pas $3,000 par an. Je m'attends bien à ce que l'on prétende que ce chiffre devrait être abaissé, mais le ministre du Travail, qui est au fait des besoins de l'ouvrier, assure que ce n'est pas trop de $3,000, et nous avons résolu de nous en tenir à ce chiffre. Il espère, sans doute, que certains ouvriers touchent ou toucheront ce revenu. Il n'est pas question d'en faire bénéficier quiconque a de la fortune, et je suis sûr

que nul gouvernement provincial ne prêtera de ces fonds à des personnes dont les affaires seraient aussi florissantes que le dit l'honorable député.

M. MORPHY: Pourquoi mettre là ce chiffre si l'on n'a pas l'intention d'en tenir compte?

L'hon. M. ROWELL: Cela veut dire un revenu gagné. L'honorable député doit interpréter la chose à la lumière de toute l'entreprise. Le tout a pour objet l'ouvrier et surtout le soldat revenu du front. C'est à l'ouvrier qui gagne ce revenu que le paragraphe s'applique.

M. MORPHY: Je ne m'oppose point à ce que l'on vienne en aide à l'ouvrier, mais la loi devrait, ce me semble, avoir en vue l'ouvrier pauvre, et non celui qui jouit d'un revenu de $3,000. Un ouvrier qui gagne $3,000 par année doit être, monsieur le Président, en état de posséder une maison à lui sans avoir à solliciter pour cela l'aide du Gouvernement. J'imagine que sa fierté répugnerait à une semblable démarche. Il me semble qu'il serait bon de restreindre les avantages de ce projet à la catégorie d'ouvriers qui gagnent de douze à quinze cents dollars. Ceux-là sans doute auraient besoin d'aide. Un ouvrier qui gagne quinze cents dollars par année—et ils sont nombreux—accepterait avec empressement une offre aussi avantageuse; mais annoncer à ceux qui jouissent d'un revenu de $3,000 qu'il leur est loisible de tirer parti de cette offre, c'est vouloir qu'ils se présentent en masse. Avec cet article que je vous ai lu tantôt, le Gouvernement ne pourrait guère refuser de se rendre aux sollicitations des gens de cette catégorie, et il en résulterait que la personne au bénéfice de laquelle la loi est faite se verrait éconduite; si bien que, plus tard, nous serions forcés d'élargir notre programme, une fois les fonds épuisés en faveur de gens qui n'en ont pas besoin et n'avaient aucun droit à notre assistance.

L'hon. M. ROWELL: J'admets qu'un homme à l'aise ne devrait pas avoir le droit de bénéficier de l'offre du Gouvernement; mais j'appellerai de nouveau l'attention de mon honorable ami sur ce fait qu'il s'agit d'une simple recommandation faite aux provinces de ne pas faire d'avance à la personne qui gagne au delà de la somme spécifiée. Il est loisible au gouvernement d'une province de restreindre cette somme à mille, douze, quinze cents dollars, ou n'importe quel chiffre qu'il décidera. Quant à nous, la limite que nous imposons est à titre de garantie contre toute surprise.

On pourrait peut-être réduire ce montant, mais enfin, il a été fixé à ce chiffre. Les provinces ayant le même intérêt que le Gouvernement fédéral à réserver l'argent à la classe pour le bien de laquelle le prêt est fait, elles pourront en limiter le montant à leur guise.

En réponse aux honorables députés de Châteauguay-Huntingdon, de Red-Deer et de Saint-Antoine, quant à la forme de notre proposition, je dirai que nous procédons en vertu de la loi des mesures de guerre et que si nous avions avancé l'argent avant la réunion du Parlement, nous l'aurions avancé en vertu de cette loi-là, parce qu'elle constituait la seule autorité dont nous eussions pu nous réclamer pour agir ainsi; mais nous n'en avons pas avancé. En d'autres termes les provinces ne se sont pas mises en état de tirer parti des avantages de ce projet avant la réunion du Parlement. Voilà pourquoi cette avance va être faite par la Chambre si toutefois elle décide de voter ce montant, conformément aux dispositions du troisième décret ministériel, et indépendamment de la loi des mesures de guerre. Quant à la question suivante, mon honorable ami est d'avis qu'il ne conviendrait de la résoudre que postérieurement à l'exposé budgétaire, mais je ne crois pas qu'il ait parlé sérieusement. L'honorable député de Red-Deer l'a appuyé quand même. Je l'avoue, le tarif peut avoir son effet par rapport au coût de la vie et des matériaux. Cependant, je pense que la plus grande partie des matériaux nécessaires à la construction d'une maison pourrait se trouver au Canada.

M. McMASTER: L'honorable ministre veut-il dire que le tarif n'a pas d'effet sur le prix des marchandises produites en Canada?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas exprimé d'opinion sur ce point.

M. BUREAU: Il s'est contenté d'une simple insinuation.

L'hon. M. ROWELL: Je me prononcerai à l'occasion de l'exposé budgétaire. J'ai le plus grand respect pour les opinions du député de Red-Deer; je suis presque toujours d'accord avec lui, mais je ne le suis pas tout à fait sur le point dont il s'agit maintenant. Si cette proposition a pour effet d'assurer le logement à une population de 40,000 âmes, elle aura grandement contribué à la solution du problème du logement dans nos villes. En outre, la construction d'habitations salubres, entourées d'air respirable, conformément aux conditions prévues dans ces décrets ministériels, sera de nature à provoquer la construction

d'autres bons logis de même type dans la même localité, parce que l'ouvrier sera porté à les rechercher.

L'honorable député trouve qu'il est dangereux de copier la législation des autres pays avant de s'être demandé si elle peut s'adapter au nôtre. Je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point. Il est bien vrai que nous n'avons pas à prendre, à ce sujet, l'attitude que vient de prendre la Grande-Bretagne, parce que ce pays n'est pas dans la même situation que le nôtre. Nous avons un immense territoire offrant des ressources, des perspectives que l'Angleterre n'a pas; cependant, nous voyons se développer rapidement dans nos grandes villes un état de choses comme celui qui caractérise d'ordinaire les quartiers miséreux des villes européennes. L'expérience de la Grande-Bretagne devrait nous instruire. L'honorable député m'a fait le compliment de présumer que je m'étais enquis de la question. A l'occasion de mon voyage en Angleterre j'ai fait tout le possible pour me renseigner sur la politique et le programme adoptés dans ce pays, par rapport aux habitations; j'ai visité quelques-unes des cités-jardins de ce pays-là et discuté avec des experts de la chambre de commerce britannique. Me trouvant en Angleterre en 1918, j'ai eu une entrevue avec le très honorable John Burns, alors président de la commission gouvernementale locale et chargé de mettre en pratique le plan relatif aux habitations à bon marché. Il fut question de différentes lois sociales que le ministère Lloyd George avait présentées. "Si nous décidions", lui dis-je, "d'inaugurer au Canada une législation sociale, laquelle de vos diverses mesures pensez-vous que nous pourrions adopter avec le plus grand profit?" "Celle qui concerne les habitations et l'aménagement des villes", répondit-il sans hésiter. Il ajouta qu'il était plus que surpris de l'état de choses qui règne dans certaines de nos villes. Il fit particulièrement allusion à "Shacktown", dans la partie nord de Toronto. Il me représenta que dans un centre bien divisé, où la population a des habitations propres et commodes, il y a toujours moins de trouble et de désordes qu'il n'en régnerait si cette population vivait dans les conditions qui caractérisent les quartiers miséreux.

Le milieu exerce une influence réelle sur le caractère des gens, sur leur apparence, sur leur respect et leur observation des lois. C'est vraiment là l'une des questions fondamentales dont mon honorable ami a parlé. Je ne doute pas qu'il y en ait une autre; cependant, je suis d'avis que la fourniture de bonnes habitations, propres, salubres, est essentielle est à la meilleure situation sociale en ce pays, ou dans tout autre.

Dans mes recherches, j'ai examiné quelles étaient les conditions du logement dans ma propre ville, Toronto. Pendant l'hiver de 1914, lorsque le désœuvrement était bien visible, j'ai saisi l'occasion de visiter plusieurs maisons dans les quartiers les plus pauvres de la ville. Je suis entré et j'ai causé avec les gens; j'ai vu leurs conditions d'existence et je n'hésite pas à dire que, étant donné nos ressources naturelles et nos avantages, l'existence de conditions d'habitations semblables et d'un tel état de pauvreté est une honte. C'est pour nous un devoir impérieux de chercher à améliorer cet état de chose par tous les moyens possibles.

Mon honorable ami a donné à entendre qu'une chose en particulier pouvait résoudre le problème. Ce n'est pas le temps ce soir d'entreprendre la discussion d'un pareil sujet; elle aura lieu lors de l'exposé budgétaire. Dans l'unique but de justifier le présent projet, et sans vouloir répondre à mon honorable ami sur l'autre point, j'émets l'idée que, bien que la Grande-Bretagne ait eu le libre-échange depuis soixante à soixante-dix ans, elle se ressent vivement du partage inégal de la richesse. Autrement dit, l'unique chose dont mon honorable ami parlait n'a pas amené la répartition égale de la fortune.

J'admets qu'il faut prendre des mesures, afin de faire face à la situation; nous ne pouvons pas tolérer à l'avenir le partage inégal de la richese qui a existé dans le passé. Je suis d'avis qu'il est dans une large mesure la cause du malaise universel de la société. Il nous faut reconnaître que dans la répartition à venir des fruits des efforts communs du travail et du capital, le travail devra avoir une part plus grande; et que toute sage démarche administrative qui aura lieu en vue de produire ce résultat tendra à améliorer et à équilibrer la situation sociale et industrielle.

L'honorable député (sir Herbert Ames) pensait, a-t-il dit, que ce projet ne répondait pas aux exigences d'une situation qui existe à Montréal. Le projet s'applique à la maison à deux étages qui est presque adoptée comme modèle dans certaines parties du pays. Quant au problème plus vaste que mon honorable ami a laissé entrevoir, j'en admets la grande importance.

L'honorable député a vraiment contribué à rendre le débat intéressant par sa description de la situation qui règne dans la ville qu'il habite et des mesures à prendre

pour y remédier. Mais, je suis plutôt d'avis que c'est à la ville elle-même à s'en occuper. C'est ainsi qu'on a réglé cette question en Grande-Bretagne. Des quartiers entiers de la cité de Londres ont été percés d'un bout à l'autre afin de pratiquer une voie publique entre certains coins de la cité. On a ainsi fait disparaître les masures dans le district que cette voie traverse, et grâce à la plus-value du terrain qui la borde on a remboursé en grande partie la dépense causée par cette amélioration.

Sans connaître la situation qui prévaut à Montréal, je suis porté à croire que, si quelqu'un prenait le projet en mains et entreprenait de raser certains quartiers et de tracer un plan moderne, la ville ne perdrait pas grand'chose de ce que cela aurait coûté. Autrement dit, ce que rapporteraient les améliorations indemniserait la ville des déboursés qu'elle aurait faits.

Sir HERBERT AMES: Ne pourrait-on disposer à cette fin d'une partie de la présente somme?

L'hon. M. ROWELL: La seule raison, j'imagine, est celle que mon honorable ami a mentionnée: que cette somme ne saurait suffire à tout. Il faut en restreindre l'emploi. L'honorable député pourrait laisser entendre que le Gouvernement devrait ouvrir un plus fort crédit, mais eu égard aux multiples demandes qui lui sont adressées, le ministre a cru que le présent crédit était raisonnable.

Si le gouvernement de Québec nous priait de chercher à faire face à la situation, je ne puis dire si le ministère fédéral ne trouverait pas le moyen d'examiner l'affaire; cependant, à l'heure qu'il est, les autorités de la province ne nous ont pas demandé de la régler de cette manière.

En terminant, qu'il me soit permis de dire un mot des observations du représentant de Red-Deer (M. Clarke) au sujet des provinces qui tirent parti de ce projet et du moment où elles érigeront des habitations. Il y a deux ou trois semaines, j'ai télégraphié aux premiers ministres de toutes les provinces, afin de savoir de quelle partie de cette somme elles auraient besoin cette année, dans le but de diminuer le crédit, si elles n'avaient pas besoin des $25,000,000 en entier, étant donné les autres lourdes charges qui pèsent sur le pays.

Les réponses que j'ai reçues de toutes les provinces qui veulent profiter de ce prêt indiquent que le plein montant sera demandé. J'ai la satisfaction de pouvoir ajouter que quelques-unes des provinces ajouteront une assez forte somme au montant qui leur sera attribué pour la construction de logements.

M. PARDEE: Y a-t-il un montant de spécifié pour chaque province?

L'hon. M. ROWELL: Le gouvernement d'Ontario a déclaré, au début, qu'il emploierait deux millions à cette fin. Il me semble que ce montant a été augmenté depuis. Je ne saurais dire le chiffre exact, mais il s'agit d'une augmentation sensible. L'Ontario est une des provinces qui a exprimé le désir d'obtenir tout le montant, et davantage si la chose se pouvait.

M. PARDEE: Comment ce prêt sera-t-il réparti?

L'hon. M. ROWELL: Le montant sera proportionné à la population de chaque province. Je me suis laissé dire que le Québec a aussi créé un fonds. Je n'en suis pas officiellement informé, et c'est pourquoi je ne puis fournir des informations au comité à ce sujet.

M. McGIBBON: Le but de cette résolution est pratiquement d'exproprier des terrains et de construire des logements dans des quartiers suburbains. Il faudra probablement, en conséquence, ouvrir de nouvelles rues, poser des égoûts, et dépenser beaucoup d'argent à des travaux de génie civil, d'architecture, et autres. Projette-t-on de porter tous ces frais au compte de la construction de logements?

L'hon. M. ROWELL: Non pas. Bien que les municipalités soient autorisées à faire servir cer argent à l'agrandissement des quartiers suburbains, rien ne les y oblige. L'argent peut être aussi bien dépensé au cœur de la ville, s'ils s'y trouvent des terrains vacants disponibles. Quant à la question soulevée par mon honorable ami, relativement aux travaux, elle est entièrement du ressort de la province. D'après le système en vigueur dans l'Ontario, la municipalité où s'exécutent des travaux d'amélioration assume une certaine partie des frais, et les autres frais sont à la charge des propriétaires des terrains améliorés. Je présume que c'est une loi semblable qui s'appliquera à toute localité où seront construits des logements à l'aide de ce prêt.

M. PARDEE: Le principe de cette résolution m'agrée tout à fait, mais elle me paraît contenir des inconséquences. Ainsi, au sujet de la question soulevée par l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy), j'estime que le gouvernement est allé trop loin en portant à trois mille dollars le maximum de revenu, permettant de bénéficier du prêt. Permettez-moi de me servir de l'explication même du ministre. Si j'ai bien compris, le

principe de cette mesure est de venir en aide à ceux qui habitent des quartiers trop populeux, et qui, par suite, font plus ou moins partie de la classe pauvre de la population. Il faut qu'il en soit ainsi, car autrement ils ne vivraient pas dans ces quartiers où s'entassent les pauvres gens. Cette prémisse étant posée, j'utiliserai maintenant l'argument même du ministre, quand il en a appelé au témoignage de Johns Burns qui préconise l'amélioration des logements ouvriers comme la meilleure réforme sociale à laquelle il convient de s'appliquer. En Grande-Bretagne, si je ne fais erreur, le projet d'améliorer les logements concerne précisément la classe de gens que j'ai mentionnée. Si tel est le cas, est-il juste de décréter dans une résolution ou un projet de loi de cette nature que ceux qui touchent jusqu'à trois mille dollars par année pourront dans les conditions exceptionnellement avantageuses où ils se trouvent, bénéficier du prêt du Gouvernement tel que l'autorise cette résolution, tandis que des gens qui ont un revenu bien inférieur seront dans l'impossibilité d'en profiter? N'est-il pas évident qu'un homme qui gagne trois mille dollars par année est beaucoup mieux en état de solliciter et d'obtenir ce prêt que tout autre, et qu'en conséquence c'est à lui que le prêt de l'Etat profitera le plus? Cela saute aux yeux. Prenons, par exemple, Shacktown, dont le ministre a parlé. Je connais cet endroit, et je me demande combien il s'y trouve de personnes qui reçoivent annuellement trois mille dollars. S'ils touchaient ce montant, ils ne résideraient pas dans ce quartier et n'habiteraient pas de semblables maisonnettes. Ce prêt devrait se faire à des personnes qui ont un maximum de revenu bien inférieur à celui que fixe la résolution. Il est vrai, comme nous l'explique le ministre, que les gouvernements provinciaux ont le droit de réduire ce maximum, mais nous savons tous que les gouvernements provinciaux—et, d'après mon expérience, ils sont tous les mêmes sous ce rapport—profiteront de l'avantage de s'en tenir à ce maximum si la loi le leur permet: le Gouvernement fédéral, diront-ils, nous a permis d'élever ce maximum à trois mille dollars, et c'est ce que nous ferons. J'invite instamment le ministre—et mes remarques ne s'inspirent d'aucun sentiment hostile—à réduire considérablement ce maximum, de façon à faire servir ce prêt aux pauvres ouvriers, qui ont plus besoin d'être ainsi aidés que ceux qui touchent trois mille dollars par année.

C'est ce que le Gouvernement devrait faire. Dans les circonstances, il aiderait à cette classe du peuple qui a beaucoup plus besoin d'aide que ceux que vise la résolution.

M. CLARK (Red-Deer): Le comité admettra avec moi que le ministre a fait des observations très sympathiques et d'une grande valeur oratoire. Je ne prends la parole que pour expliquer un malentendu qui n'aurait pas dû se présenter à son esprit si lucide. J'ai plus d'une fois entendu le même argument dans d'autres milieux, mais venant du ministère, cela m'a un peu désappointé. J'aurais laissé entendre, selon lui, que grâce à certaines dispositions fiscales, nous pourrions arriver à l'âge d'or. Rien n'était plus loin de ma pensée. Il a fait remarquer que sous un certain régime fiscal, il existe en Angleterre des quartiers de miséreux, et il en a conclu que c'est peut-être là un produit du régime en question.

L'hon. M. ROWELL: Non.

M. CLARK (Red-Deer): Ou, du moins, que ce régime n'y a rien changé.

L'hon. M. ROWELL: C'est cela.

M. CLARK (Red-Deer): Or, tant que s'est maintenu ce régime fiscal, en Angleterre, mon honorable ami le sait aussi bien que moi, le peuple a été si prospère qu'avant la guerre, il buvait des liqueurs enivrantes comme breuvage au montant de 800 millions de piastres. Voilà une conduite, qui, j'en suis sûr, a toute la désapprobation de mon honorable ami. Cependant, cela ne change rien à la chose, ni ne modifie le montant qui a été dépensé de cette façon. Cela ne change en rien, non plus, le principe économique bien connu que si le peuple dépense tant d'argent en spiritueux, lorsqu'il n'a qu'un revenu relativement peu élevé, il prendra nécessairement le chemin de ces quartiers miséreux, quel que soit le régime fiscal en vigueur.

J'ai voulu avoir le cœur net du malentendu qui paraît s'être produit dans l'esprit de l'honorable ministre. Je n'ai aucune panacée pour la société, je n'en ai pas pour la pauvreté; personne n'en a. On pourrait expliquer facilement qu'il n'y a pas de remède à la pauvreté, parce qu'il y a deux mille ans, un homme remarquable a dit qu'il y aurait toujours des pauvres parmi nous. Nous avons des pauvres parmi nous, mais leur pauvreté a plusieurs causes, et pas une n'est aussi évidente, en Grande-Bretagne, que celle que j'ai mentionnée, et elle ne se rattache à aucun régime fiscal. Je désire, s'il est

possible, apporter ma contribution à la sagesse et aux efforts du cabinet, et je suis sûr que mon honorable ami me permettra de dissiper tout malentendu possible à cet égard.

M. BUTTS: En vertu de ce projet de loi, un homme habitant un comté comme le mien, rempli d'industries minières et d'aciéries, s'il est en état d'acquérir la demie ou le quart d'un acre de terre, peut s'adresser au Gouvernement et obtenir un emprunt de 3,000 piastres pour construire une maison? Est-ce bien cela? Si je fais cette question, c'est que je possède moi-même quelque terrain et je me disais qu'en le distribuant à droite et à gauche, je pourrais obtenir du Gouvernement une certaine somme d'argent que je n'espérais pas avoir.

L'hon. M. ROWELL: Je crains que l'honorable député n'en ait pas le droit, en vertu de ce bill. Il serait obligé de s'adresser au gouvernement provincial et lui prouver qu'il est un ouvrier remplissant les conditions voulues.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je ne suis pas tout à fait en faveur de cette mesure, parce que je crois, avec l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) que l'objet devrait en être de faire disparaître les quartiers miséreux. Dans l'Ouest, nous n'avons pas de ces quartiers. Il n'y a qu'une alternative à considérer, et dont a parlé le ministre, ce soir, celle d'employer la plus grande partie de l'argent à aider le soldat de retour de la guerre. Si c'était réellement le but, la répartition de l'argent projetée par cette loi n'est pas juste; cette répartition devrait se faire proportionnellement à l'enrôlement plutôt qu'au chiffre de la population. Ainsi, la province d'Alberta aurait droit à une plus grande part de cet argent que nous n'aurons avec la mesure actuelle. Si le but de la loi n'est pas d'aider au vétéran, que l'argent soit distribué aux villes pour faire disparaître les quartiers de miséreux et établir de meilleures conditions sociales.

Je demande au ministre de tenir compte de ma suggestion disant que les deniers devraient être versés aux provinces en proportion, non de la population, mais du nombre d'hommes enrôlés dans l'armée. Puisqu'il a lui-même déclaré, et que les décrets du conseil adoptés à ce sujet font entendre également, que le projet est destiné tout d'abord à venir en aide à nos soldats revenus de la guerre—l'allocation est prise sur les crédits de guerre—alors il faudrait donner le plus grand montant d'argent à ces provinces qui ont fourni le plus de soldats.

M. McMASTER: Je veux d'abord faire remarquer au comité que la présente discussion montre combien le Gouvernement a été mal avisé dans la méthode qu'il a suivie pour l'introduction de ce projet. Nous reconnaissons tous sans réserve, l'habileté des messieurs qui forment le comité du cabinet et qui ont délibéré cette question au Conseil, mais la présente discussion a démontré clairement qu'il existe dans cette Chambre des opinions, des vues et de l'expérience dont le Gouvernement aurait bien pu tirer profit lorsqu'il dressait ce projet . Pourquoi avoir adopté ce plan par un décret du conseil plutôt que de le présenter sous forme d'un bill pour faire suite à une résolution? On dira que le Parlement n'était pas en session; mais, pour quelle raison le Parlement n'était-il pas en session au mois de décembre? La prorogation des Chambres eut lieu dans les derniers jours de mai 1918; l'armistice fut signé au mois de novembre; mais le Parlement fut convoqué vers la fin de février seulement. Je suis convaincu que le Gouvernement n'aurait pas dû se lancer dans un projet absolument nouveau à ce pays, un projet qui se départit de tout ce que l'Etat a fait jusqu'ici, sans consulter les représentants du peuple. Je crois que si le Gouvernement avait consulté les représentants du peuple il nous aurait présenté un projet bien supérieur à celui que nous discutons ce soir.

En second lieu, je trouve que cette délibération est plus ou moins d'un caractère académique. Le projet doit être exécuté de concert avec les provinces. Les provinces ont été consultées sur le plan exposé par le décret du conseil, et plusieurs d'entre elles ont préparé des projets conformes à ce plan. Donc, bien que le ministre soit très gentil à notre égard et prête une oreille très attentive à nos propositions, le marché, enfin de compte, est clos, et il nous est pratiquement impossible aujourd'hui, de modifier ce projet alors même que nous arriverions à convaincre le ministre de la Justice de notre cause. Cela démontre combien il est sage de s'en tenir à l'usage constitutionnel et ne pas tenter d'arriver à ses dessins par un chemin raccourci. Il arrive souvent que le chemin le plus raccourci vers un objet est le chemin le plus parcouru—le chemin éclairé par le flambeau de l'expérience.

L'honorable député de Saint-Antoine a offert d'excellentes suggestions; il a contribué largement à la valeur de la discussion ce soir. Je suis d'accord avec le ministre là-dessus; cependant il a semblé croire que l'honorable député de Red-Deer sortait de la question lorsqu'il nous a entretenus de principes fondamentaux. Supposons qu'au lieu d'être appelé à donner son avis sur une question nationale le député de Red-Deer eût été appelé en sa qualité de médecin et qu'il eût trouvé son malade, fiévreux, couché dans une pièce surchauffée, tandis que le député de Saint-Antoine lui administrait une pilule. Et supposons que le député de Red-Deer ait ordonné d'ouvrir les fenêtres pour permettre à l'air de pénétrer dans la pièce. Aurait-il dépassé son devoir de médecin? Je ne le crois pas; et je suis d'avis qu'il était absolument dans son droit comme député de cette Chambre lorsqu'il a dit—et j'appuie chacune de ses paroles—que la présente mesure n'est qu'un simple palliatif et que ce n'est pas au moyen d'un régime de palliatifs que le pays deviendra prospère. C'est comme si l'on offrait une simple tasse de bouillon à un homme qui revient, affamé, d'une grosse journée de travail.

Quelques-unes des grandes villes de notre pays souffrent de congestion, et le projet ne fera pas disparaître cette congestion. Autant qu'ils le peuvent, les hommes continueront à demeurer près du lieu de leur travail et l'honorable député de Saint-Antoine avait absolument raison lorsqu'il a dit qu'à placer $3,000, $4,000 ou $4,5000 dans des faubourgs riants, on n'enrayera pas la congestion de nos villes. Quelle est la cause de l'encombrement des bas quartiers? Cet encombrement provient surtout, je pense, d'un mauvais système d'impôts. Cela cause plus de congestion, je crois que toute autre chose, mais cette question ne relève pas de notre domaine ici. Ensuite, à mon avis, cet encombrement résulte de l'efficacité des moyens de transport; et en dernier lieu je l'impute à une mauvaise politique d'économie que nous suivons en ce pays depuis trente ans et plus. Nous sommes à une époque de reconstitution: et le peuple canadien doit regarder ces problèmes bien en face et arrêter une ligne de conduite. Je crains que la présente mesure ne soit qu'un palliatif. La pharmacopée nous offre toutes sortes d'emplâtres, mais ce que nous avons ici c'est une emplâtre pour les jambes de bois.

Mettons à $3,500 la moyenne du coût des logements. Ce coût oscille entre $3,000 et $4,500, je crois, et j'ai peur qu'au prix actuel de la construction, celui des logements se rapproche probablement plus près de ce dernier chiffre que du premier. Mais prenons la base la moins élevée, $3,500. En divisant par ce montant les 25 millions, on a 7,142 habitations. Supposons que le total moyen des membres d'une famille soit de cinq: nous pourrons ainsi loger 35,170 personnes. Or ce projet n'est pas restreint à l'ancien soldat: n'importe qui peut en profiter en remplissant les conditions voulues. Puisqu'on ne dit pas que le requérant doive être un ancien soldat, les autorités chargées de l'exécution de la loi devront nécessairement recevoir les demandes comme elles arrivent, qu'elles émanent d'anciens soldats ou non. En n'agissant pas ainsi elles iraient contre l'esprit de la loi. Si nous procurons des logements à deux ou trois régiments, ce sera, je pense, tout ce que nous pouvons espérer. Je crains donc beaucoup que nous ne dépensions là une forte somme sans venir en aide, d'une façon notable, aux anciens soldats. Le représentant de Saint-Antoine a dit que, par ce système, nous n'accroitrions pas notre dette financière. Si tout l'argent est bien placé et le remboursement complet, nous perdrons seulement la différence entre ce que l'emprunt nous a coûté et ce que le remboursement rapporte; mais, dans l'intervalle, nous accroîtrons la dette, bien que la dette brute ne soit pas elle-même accrue d'un gros montant. Je ne suis pas entièrement opposé à cette mesure, bien que je ne la croie pas sage. Je suis tout à fait convaincu que sous notre système fédéral, il vaudrait infiniment mieux que ces questions fussent laissées aux municipalités ou aux provinces. Sans cela, on assistera à des tentatives, comme on en voit maintenant, d'établir des types d'habitations pour tout un demi-continent où les climats, ainsi que les conditions locales, physiques et géographiques, diffèrent entièrement. Le plan projeté pourrait bien convenir à la Nouvelle-Ecosse et être absolument inexécutable en Alberta. C'est-là, je pense, une lacune très grave. C'est opposer la centralisation à la décentralisation; et, en principe, en matières administratives, je préfère le système de décentraliser. Ma conviction est ferme là-dessus. Mes paroles sont appuyées par ce qu'a dit ailleurs, hier ou avant-hier, le ministre du Travail: que l'on ne saurait voir baisser le coût de la vie au Canada tant que l'on n'aurait pas plus de gens sur les terres. Si l'on tente, par l'aide du Gouvernement, d'effectuer un

retour à un mode de vie convenable, c'est un devoir d'encourager l'émigration de la ville vers la campagne, chose que ce projet ne fera pas. Ce plan ne prévoit pas la construction de cottages pour les ouvriers de ferme. Pourtant, s'il est une chose qui aiderait à développer la vie rurale en Canada, c'est bien l'assistance, là ou elle est nécessaire, donnée au cultivateur, en assurant d'un logement convenable celui qui aimerait vivre à la campagne. Un des obstacles qui éloignent les gens des travaux de la ferme, c'est, je crois, que le jeune homme qui va sur la ferme doit y vivre avec son patron, ce qui est souvent désavantageux à ce dernier en même temps que très désagréable au premier, qui aime avoir des loisirs de son travail quotidien. Voilà le grand obstacle au développement de la vie rurale: l'employé ne peut songer à se marier parce qu'il n'a pas une maison à lui où il pourrait fonder une famille. Je crois que cette proposition fait absolument défaut; elle ne va pas à la racine des choses; elle ne pourvoit aucunement au développement de conditions de vie convenables dans les parties rurales du pays.

M. MORPHY: L'honorable député (M. McMaster) vient de dire que la proposition était inaltérable en ses clauses. Ce n'est pas ainsi que j'ai compris le ministre qui en est chargé. Dois-je entendre que la matière n'a pas encore été cristallisée en une loi, que les négociations avec les provinces sont presque à l'état de tentative à l'heure actuelle, et que rien d'absolu ni de final n'a été adopté?

J'ai suggéré qu'il serait sage de restreindre l'application du projet de loi de telle façon que le détenteur d'un revenu de $50,000—sur une base de six pour cent—ne puisse en profiter. Le ministre a dit que cette somme pourrait être réduite; je présume donc qu'il est encore en son pouvoir d'assurer la Chambre que ce point sera traité. Alors l'argument de l'honorable député tomberait. J'aimerais avoir l'assurance du ministre: qu'il me dise qu'il réduira le minimum à pas moins, mettons, de $1,800.

M. MICHAUD: Disons mille dollars.

M. MORPHY: Je n'aimerais pas diminuer plus, pour le moment, sans avoir une plus forte raison.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) a déclaré que le Canada suivait une mauvaise politique économique. A ce sujet, je lui ferai remarquer qu'il y a une certaine divergence d'opinions entre lui et son chef (M. McKenzie). Je pense que les querelles de ce côté-là de la Chambre. . . .

M. McMASTER: Je n'ai pas entendu ce que disait l'honorable député.

M. MORPHY: Je prie l'honorable député de remarquer la divergence d'opinions qui existe entre lui et son chef. Celui-ci a prétendu qu'il n'était pas excessivement partisan du régime de protection, et, si je ne me trompe pas, il a eu des reproches de ses amis pour avoir osé faire une déclaration semblable au Parlement. La querelle, monsieur le Président, est dans les rangs de l'opposition, et je crois que les députés de la gauche devraient la régler entre eux.

Un DEPUTE: Ne vous inquiétez pas de cela.

M. MORPHY: Je ne m'en inquiète pas, et je ne pense pas que quiconque doive s'en inquiéter, même si la dispute devient bruyante. Nous pouvons continuer suivant la ligne de conduite que le Canada s'est tracée et conserver la politique financière que les deux partis politiques ont acceptée depuis nombre d'années. Je ne pense pas qu'il y ait de difficulté à ce sujet, si l'on applique la politique, comme on l'a toujours fait, à l'amélioration des conditions difficiles partout où elles peuvent être améliorées. Je voudrais que le ministre dise maintenant, s'il le peut, si oui ou non le projet peut être limité à ceux qui n'ont, disons qu'un revenu de $1,800 par année?

L'hon. M. ROWELL: Je ferai remarquer que l'article, dont l'honorable député parle, et en réalité tous les articles de 1 à 12 inclusivement, sont de simples recommandations aux gouvernements provinciaux. S'il regarde à la page 14, il verra qu'on prévoit des recommandations additionnelles de temps en temps, à mesure que l'on acquerra l'expérience et que l'on obtiendra des renseignements des différentes provinces. Le Gouvernement fédéral pourra, quand il le voudra, faire des recommandations aux gouvernements provinciaux relativement à n'importe lequel des 12 ou 14 conditions dont on a parlé.

M. MORPHY: Je maintiens mon objection, même après avoir lu les dispositions du projet de loi. Si un gouvernement provincial sait que l'administration fédérale a approuvé une augmentation de la somme, il essayera de s'en prévaloir. Si, au contraire, il sait que la somme inférieure est le maximum, il aura une tendance à s'y conformer. Sachant combien les gouvernements sont humains, comment on se crée des amitiés

avec les ministres, quelles sont les chemins par lesquels on arrive ici et là, je pense que les riches vont profiter de ce projet, bien que, probablement, le ministre me dira qu'il ne désire pas qu'ils en profitent. Je veux que l'on s'arrange avec les gouvernements provinciaux, s'il est possible, pour que quiconque possédant une fortune de $50,000, ce qui, placé à 6 p. 100, rapporte un revenu de $3,000, ne puisse pas bénéficier de la mesure. Il me semble que le projet n'est pas destiné à ceux qui retirent $1,800, ce qui représente le revenu de $30,000 à 6 p. 100. Cette mesure n'a pas pour but de chercher à assister les personnes qui possèdent autant d'argent que cela. C'est pourquoi je veux savoir maintenant, si le ministre peut me répondre, s'il n'est pas trop tard pour faire le changement que j'ai sugré.

L'hon. M. ROWELL: D'abord, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de faire de changement pour accéder au désir de l'honorable député. Un gouvernement provincial qui ferait bénéficier une personne possédant les moyens que l'honorable député a indiqués ne se conformerait pas au principe sur lequel ce projet est fondé. Il s'agit d'assister les ouvriers. Cependant si l'honorable député pense que l'on peut interpréter le projet autrement, je n'ai pas la moindre objection à communiquer avec les gouvernements provinciaux, et leur faire remarquer que le Gouvernement n'a pas en vue, en établissant ces règlements, que l'argent soit employé de la façon que mon honorable ami a indiquée. Nous pouvons bien faire cela. Nous n'avons pas cru devoir imposer ces articles comme des conditions absolues; ce ne sont que des recommandations.

Les provinces empruntent; elles doivent prendre certaines responsabilités. Si c'était une subvention purement et simplement, nous devrions définir les conditions; mais nous avons cru qu'il suffisait d'établir quatre conditions, plutôt que de faire quatre recommandations principales. Je tiens à informer mon honorable ami que je signalerai son objection aux premiers ministres des provinces, en leur faisant remarquer que ce que l'honorable député craint est absolument contraire à l'esprit du projet et que nous ne nous attendons pas à ce que l'argent soit dépensé de cette manière-là.

M. MORPHY: Encore un mot. La brochure que j'ai en main est intitulée "Logements à bon marché. Projet général du Gouvernement fédéral". Cette brochure est imprimée par l'imprimeur du Roi et cela, sans doute, à la demande du Gouvernement?

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement.

M. MORPHY: L'article que j'ai déjà lu dit:

> Personne ayant un revenu qui excède $3,000 par année ne pourra devenir acheteur ou locataire en vertu de ce projet.

Il ressort clairement de ce texte qu'une personne qui touche $3,000 de revenu ou plus peut bénéficier de ce projet. Si l'on transmet cette proposition dans sa teneur actuelle aux provinces, elles diront: "D'après nos propres documents, vous avez accordé à M. John Brown qui à 50,000 dollars prêtés à 6 p. 100, et ne gagne que $3,000 (pourvu qu'il soit un soldat rapatrié) la latitude de bénéficier de ce projet, s'il se conforme aux autres conditions." A mon avis, telle n'est pas l'intention du Gouvernement; cela ne saurait être. Il est expressément déclaré dans cet alinéa que l'argent sera prêté à ceux qui en auront besoin davantage. A mon sens, celui qui possède de trente à cinquante mille dollars ne saurait avoir besoin de l'aide de l'Etat. Ce serait une énormité de lui permettre de bénéficier de cette aide, et cependant les brochures publiées par le Gouvernement l'affirment.

M. WILSON (Saskatoon): Lorsque le décret du conseil statuant sur le projet du logement fut adopté l'an dernier, les citoyens de l'Ouest canadien, surtout dans la ville que j'habite, en furent fort épris. Mais plus tard, à la suite de conversations et de conférences entre nos villes et le gouvernement provincial touchant l'application du projet, nous constatons qu'il n'avance pas comme nous l'espérions et ne rallie plus l'approbation du public dans la même mesure qu'au début. Dans l'Ouest canadien, le pays est neuf, nos villes sont de création récente et il n'y existe pas de quartiers de miséreux comme dans les villes de l'Est. Cependant, il existe une notable insuffisance de logements. Dans ma propre ville, depuis la rentrée des Chambres, il m'a fallu obtenir du département des Travaux publics la permission d'utiliser notre salle d'immigration pour loger les soldats rapatriés et leurs familles, vu l'insuffisance de logements; voici ce que le public critique: encore que cette mesure soit considérée comme projet national, il n'est guère juste que la municipalité soit grevée de la responsabilité financière, et cela jusqu'au point de réduire notre pouvoir d'emprunt. Apparemment, le système exposé par le gouvernement provincial consistait à accepter l'argent du Gouvernement fédéral, sauf à le remettre aux autorités municipales, cet argent devenant ainsi un fardeau dont se trouverait

grevé le pouvoir d'emprunt municipal. Or, depuis quatre ans, tous les travaux publics dans l'Ouest canadien ont presque cessé et aujourd'hui les autorités municipales constatent que le besoin de nombre de travaux publics se fait si vivement sentir qu'il leur faudra presque tous leurs pouvoirs d'emprunt pour trouver les capitaux voulus. Ces autorités ne veulent donc pas grever ainsi d'un nouveau fardeau ces pouvoirs d'emprunt, puisqu'il s'agit d'un projet national.

Voici la question que je pose au ministre; à son avis, serait-il possible de résoudre ce projet de façon que l'argent soit avancé comme cela se fait en Grande-Bretagne, où le gouvernement national assume toute la responsabilité de l'avancer aux municipalités, leur laissant le soin d'administrer le prêt? Les municipalités voient avec appréhension le prix élevé des matériaux de construction et à leur avis, en quatre ou cinq ans, l'immeuble subira une dépréciation notable correspondant à la baisse dans les prix des matériaux de construction, et il en pourrait résulter des pertes pour les municipalités. Dans le projet du logement en Grande-Bretagne le gouvernement supporte 75 p. 100 de ces pertes. Pour résumer, voici une coupure de journal qui donne les opinions exprimées par nos villes et consignées dans une résolution adoptée à une convention convoquée dans le but de discuter la question. Je cite:

> Arrêté que cette assemblée de délégués des villes et cités de la province de la Saskatchewan est d'avis que la création de logements convenables pour les ouvriers et les soldats rapatriés est en ce moment d'une extrême urgence et constitue une question nationale; et cette assemblée demande au gouvernement provincial en coopération avec les autres gouvernements provinciaux du Canada de soumettre la question au gouvernement fédéral et de le presser d'assumer toute la responsabilité financière s'attachant au projet de logements, les municipalités assumant seulement la responsabilité de l'administration.

Ces jours derniers, j'ai reçu d'une association de notre ville une communication me demandant de soumettre cette question au Gouvernement.

A l'heure actuelle, et quant à nous, à moins d'un changement de notre manière de voir, il semble que nous ne profiterons guère de ce projet, bien que, lorsqu'il en fut question pour la première fois, la cité de Saskatoon allât jusqu'à demander un prêt de $500,000, mais constatant que ce prêt devait constituer une charge directe contre le pouvoir d'emprunt de la ville, on a cru qu'il n'était pas avantageux d'emprunter du Gouvernement. Aujourd'hui, nous pourrions emprunter $500,000 ailleurs, mais nous paierions peut-être un cent et demi de plus en intérêt.

L'hon. M. ROWELL: J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt ce que vient de dire mon honorable ami. Il a exposé bien clairement les vues des citoyens de Saskatoon dans le sens des communications que l'on nous a adressées. Qu'il me soit permis de faire remarquer que cette question a été soulevée en premier lieu à la conférence interprovinciale, à la prière de l'une des provinces, dans le but de savoir si le gouvernement fédéral prêterait l'argent. Toutes les provinces avaient des représentants, ceux de la Saskatchewan étant l'honorable M. Martin, l'honorable M. Motherwell, l'honorable M. Dunning et l'honorable M. Turgeon. On étudia la question et le gouvernement fédéral décida de faire des avances aux provinces, imposant certaines conditions dont j'ai fait l'exposé. C'est donc un projet provincial, avec la coopération fédérale.

Pour ce qui est d'imposer une obligation aux municipalités, le Gouvernement ne fait rien de tel. Le gouvernement fédéral prête l'argent à la province. Cette dernière peut le prêter elle-même directement à ceux qui demandent des prêts; elle peut le prêter à des compagnies de construction, à des citoyens organisés dans le but de construire des logements convenables, ou elle peut le prêter à des municipalités; elle peut le prêter à des particuliers, ou elle peut acheter elle-même du terrain et y faire les travaux. La province a pleine et entière juridiction sur cette question, et c'est simplement à la province et à la municipalité de décider entre elles si cette dernière doit contracter quelque obligation.

Pour ce qui a trait à la modification de la ligne de conduite du Gouvernement en prêtant aux municipalités ou leur remettant l'argent pour l'administrer, je puis dire seulement que le Gouvernement a examiné les représentations que l'on a faites à ce sujet. Nous n'avons pas vu comment nous pourrions suivre cette recommandation et je crois que mon honorable ami admettra que le Gouvernement assumerait une très grande responsabilité en avançant ainsi des sommes considérables à diverses municipalités, par toute la province, et en laissant à ces dernières l'administration des deniers sans en exercer lui-même la surveillance. Ce serait changer tout le principe fondamental sur lequel est basée cette ligne de conduite.

Quant à la cherté de la construction et cette circonstance que la construction, à l'heure actuelle, pourrait entraîner des pertes alors que nous espérons tous que l'état de choses actuel ne deviendra pas une situation normale et que le coût de la construction baissera, rien, je crois, ne laisse entrevoir une réduction en ce sens et qu'une foule de gens croyaient devoir se produire après la signature de l'armistice. En raison des taux de salaires que l'on paie et que l'on exige, et pour une foule d'autres considérations qui influent sur le coût de la construction, il ne me semble pas probable que nous revenions, avant plusieurs années, aux conditions d'avant-guerre, si jamais nous y revenons. Par conséquent, les gens ne devraient pas hésiter à construire en ce moment. Un particulier cherchant à emprunter toute la somme nécessaire pour construire une maison—comme il pourrait le faire en vertu de ce projet—ne pourrait se procurer cet argent dans la province de mon honorable ami à moins de payer au delà de huit pour cent.

L'hon. M. FIELDING: Pourrait-il se procurer tout le montant à des conditions quelconques?

L'hon. M. ROWELL: Il ne l'obtiendrait probablement pas à aucune condition. Mais supposons qu'il puisse se procurer le gros de l'argent sur le marché, cela lui coûterait huit pour cent pour au moins la moitié de la somme requise, et il lui faudrait payer beaucoup plus cher pour les autres vingt ou trente pour cent, dans le cas où il pourrait se les procurer. Cela veut dire que l'emprunt total—s'il peut le négocier—lui coûterait probablement neuf ou dix pour cent. En se le procurant aux termes de ce projet à cinq pour cent, sur le mode de remboursement en vingt ans, le Gouvernement contribue vingt-cinq ou trente pour cent des frais d'emprunt, à cause du taux moins élevé d'intérêt. Je ne crois pas que le coût soit réduit au-dessous de ce chiffre avant plusieurs années. Un ouvrier qui construit sa maison d'ici à quelques années avec de l'argent emprunté à cinq pour cent pendant vingt ans et avec la faculté de rembourser principal et intérêt, ne perdra pas un dollar et ne se trouvera pas dans une position moins avantageuse que celui qui construit sa maison dans trois, quatre ou cinq ans d'ici. En effet, je suis porté à croire qu'il y gagnera, avec un début à ce taux d'intérêt et ce mode de remboursement.

[L'hon. M. Rowell.]

Le député de Brome (M. McMaster) fait des objections, d'abord, parce que nous n'avons pas présenté un projet de loi à la réunion du Parlement au lieu de procéder par arrêté en conseil; et en second lieu, parce que, dit-il, ce n'est qu'une mesure palliative.

Pour quelle raison avons-nous agi avant l'ouverture de la session? Pour plusieurs bonnes raisons. En premier lieu, les provinces désiraient être mises au fait des intentions du Gouvernement afin d'élaborer leurs plans en conséquence. En second lieu, les provinces voulaient connaître sans tarder les conditions auxquelles le Gouvernement leur prêterait de l'argent. Troisièmement, il était nécessaire que les provinces obtinssent ces renseignements sans délai afin de formuler leurs plans, si l'on voulait que le projet fût mis à exécution dès le commencement du printemps. Quatrièmement, enfin, les soldats étaient rapatriés; il était indispensable de les pourvoir de logements et il était essentiel de leur en procurer au plus tôt. Une autre raison supplémentaire, c'est que l'exécution du projet fournirait du travail aux ouvriers au printemps afin de faire face au chômage que la grande majorité de la population avait prévu au lendemain de la signature de l'armistice, le 11 novembre dernier. Le Gouvernement s'est donc cru justifié de conclure des arrangements avec les provinces et de leur avancer de fortes sommes aux conditions que l'on sait, afin de faire face à la situation. L'honorable député a fait allusion à la question des arrêtés du conseil. La question de savoir, je l'admets, si le Gouvernement eût mieux fait de régler cette affaire par décret du conseil ou par législation, prête à la discussion et à des divergences d'opinions légitimes. L'autre soir, j'ai promis à la Chambre, à l'occasion de l'adoption de crédits de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, que je ferais certaines déclarations relativement à cette question des arrêtés du conseil. Nous avons abordé toutefois la discussion d'autres questions et la chose m'est sortie de la mémoire. Or, puisque l'honorable député de Brome a ramené la question sur le tapis, j'en profiterai pour faire quelques remarques à ce sujet. Un article publié dans les colonnes du "Devoir", si j'ai bonne mémoire, m'a signalé pour la première fois l'énormité des offenses que j'avais commises à titre de président du conseil privé en émettant un si grand nombre de décrets du conseil. Le journal en question est allé jusqu'à prétendre que le conseil privé sous ma présidence avait adopté- plus de décrets

en un an qu'il n'en avait été émis au cours des dix-huit ou vingt années précédentes. En réalité, j'ai commencé à songer que je devais être bien méchant si un aussi grand nombre de décrets avaient été adoptés depuis que je suis président du conseil privé.

L'hon. M. BELAND: J'avais toujours pensé que le "Devoir" était l'organe du ministre?

L'hon. M. ROWELL: Il ne l'a certainement pas été en ces derniers temps, pour ne rien exagérer. En face de l'affirmation du "Devoir" je me suis intéressé à la question et je me suis procuré quelques chiffres du greffier du conseil privé. J'ai remonté jusqu'à dix ans en arrière, et voici les chiffres. Ceux qui ont déjà fait partie d'un cabinet comme l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) et quelques autres honorables députés de la gauche, ne prennent certainement pas au sérieux cette légende que "le Gouvernement administre les affaires publiques par décrets du conseil." Il serait tout aussi bien de prétendre que les municipalités ne devraient pas légiférer au moyen de règlements.

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je indiquer en quoi les situations diffèrent? S'agit-il de simple pratique administrative, il va sans dire que le conseil privé doit adopter des décrets; l'administration de la chose publique dans ses détails se fait par décrets du conseil. Mais c'est une erreur au point de vue constitutionnel de formuler par arrêté du conseil la ligne de conduite du Gouvernement lorsque le Parlement est en session.

M. BUREAU: Ce à quoi nous nous opposons, c'est que le Gouvernement légifère au moyen d'arrêtés du conseil.

L'hon. M. ROWELL: Je suis heureux d'entendre l'honorable député affirmer que le Gouvernement s'exerce par le moyen de décrets du conseil. Telle est notre manière de faire.

M. BUREAU: Vous substituez les décrets du conseil à l'autorité du Parlement.

L'hon. M. ROWELL: J'aborderai cet aspect de la question dans un instant. Je le repète, c'est la seule façon d'agir du Gouvernement; c'est la seule manière pour le Gouvernement de faire connaître ses décisions en matière administrative et de pratique courante. De la même manière, un conseil municipal gouverne par des règlements ou des résolutions; le cabinet administre par décret du conseil ou par les minutes du conseil approuvées par les membres du conseil privé. Voyons maintenant quels sont les chiffres. En 1908, le cabinet a adopté 4,832 arrêtés du conseil.

L'hon. M. LEMIEUX: Sauf correction, je prétends que ces statistiques sont absolument puériles.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député fait bien de le prendre ainsi, car ces chiffres réduisent à néant toutes les dénonciations dont il est coutumier.

M. BUREAU: Oh! non.

L'hon. M. ROWELL: Je citerai donc les chiffres. Je l'ai déclaré, c'est pour répondre à l'affirmation que l'on a faite si souvent, à savoir que nous avions adopté en ces derniers temps un plus grand nombre de décrets du conseil que par les années passées.

Voici les chiffres:

Année.	Décrets rendus.
1918	4,832
1909	4,865
1910	4,769
1911	5,732
1913	6,728
1914	5,815
1915	6,245
1916	7,282
1917	6,991
1918	6,246

M. CAHILL: Combien de ces décrets ont été rendus sous l'empire de la loi des mesures de guerre?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas les chiffres ici. Il doit y en avoir eu un bon nombre. La plupart, cependant, sont pour des objets de pratique courante. Mon honorable ami n'ignore point que nul décret ne peut être rendu sans que le Parlement l'ait autorisé.

M. DUFF: Par l'application du règlement de clôture.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député n'était pas dans la salle lorsque la loi a été votée. La loi des mesures de guerre, sous l'empire de laquelle ces décisions ont été prises a été, si je me souviens bien, unanimement adoptée par la Chambre des communes, sans une seule voix dissidente, et le Gouvernement n'a agi qu'en vertu d'une loi édictée du consentement unanime du Parlement, loi votée tout exprès pour donner au Gouvernement le pouvoir d'agir en cas d'urgence pendant la guerre. Le Gouvernement n'a donc fait qu'exercer ce pouvoir quand il a rendu le décret en question. L'honorable député peut prétendre qu'une telle mesure aurait dû être soumise à la Chambre, et c'est là une question, au sujet

de laquelle il est permis de différer; mais pour moi, le Gouvernement me semblera toujours avoir eu raison d'agir comme il l'a fait dans la circonstance.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) dit que c'était un simple palliatif; mais j'ai déjà suffisamment discuté cette affaire. Je me contente d'ajouter que toutes ces mesures ont été prises à l'occasion d'affaires très importantes, lesquelles concernent le bien-être social et industriel du pays.

M. McKENZIE: Je regrette d'avoir à constater qu'un ministre retarde lui-même le vote de ses crédits, et si je pouvais, par arrêté du conseil ou autrement, imposer une limite aux dissertations du ministre, ou encore lui appliquer la clôture, il me semble que ses crédits passeraient beaucoup plus rapidement. C'est un beau talent et un avantage précieux que de pouvoir manier avec une telle maîtrise la langue de Shakespeare, mais c'est aussi parfois un inconvénient que d'en user avec trop d'abondance, comme le fait à l'occasion le président du conseil. Si j'avais un avis à lui donner, ce serait d'être un peu plus sobre de réplique. Il trouverait matière à discourir pendant six mois s'il voulait répondre à tous ceux qui semblent chercher des renseignements.

L'hon. M. ROWELL: J'ai pensé n'être que courtois envers mes collègues de la gauche.

M. McKENZIE: Peut-être, mais la courtoisie doit avoir des bornes. Ces délicates attentions me prennent toujours par surprise, mais je ne songe nullement à m'en plaindre. L'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy), que je regrette de ne pas voir à son siége, a cru devoir dire du représentant de Brome (M. McMaster) et de moi que nous n'étions pas en très bons termes; mais il se trompe. Les renseignements qu'il possède à cet égard sont presque aussi maigres que ceux du président du conseil à l'égard de son projet de logements. L'honorable député de Perth-Nord me permettra, sans doute, de lui dire que, s'il y a bien des choses au sujet desquelles il lui sera utile de compter sur nous pour des renseignements, des éclaircissements et des conseils, il n'en est pas de même quand ce sont des querelles, des machinations de la discorde et des subterfuges qu'il cherche à découvrir, car alors c'est de son côté qu'il doit porter les yeux, et il en trouvera toute une floraison. Je le lui ai déjà dit et je le lui répète: la gauche poursuit sa marche avec une parfaite quiétude et un sentiment de la plus parfaite bienveillance les uns pour les autres et même pour leurs amis de la droite.

[L'hon. M. Rowell.]

Je me suis à dessein abstenu de rien dire de ce projet de logements, n'ayant, à vrai dire, aucune opinion arrêtée à cet égard, simplement à cause de la manière d'agir du Gouvernement dans la circonstance. L'idée est nouvelle dans ce pays, comme l'est ce programme et le principe qui lui sert de fondement, et, chaque fois que l'on engage le pays dans une affaire nouvelle, elle devrait être soumise au Parlement, qui la discuterait d'abord sous forme de résolution et ensuite sous forme d'un projet de loi basé sur cette résolution. Voilà quel est le procédé à suivre d'après la constitution, et c'est le seul qui présente des garanties. Le président du conseil déclare avoir trouvé beaucoup de décrets rendus dans différentes années, et il ajoute qu'il n'en a pas été rendu beaucoup plus depuis la guerre qu'avant; mais la question n'est pas là et, comme l'a dit le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), une comparaison de chiffres ne nous avance pas.

Nous ne nous plaignons pas qu'on ait adopté la loi des mesures de guerre conférant ce pouvoir au Gouvernement, nous nous bornons à blâmer celui-ci d'avoir mal interprété cette loi et d'avoir fait des choses qu'il n'aurait pas dû faire; d'avoir abusé de ses pouvoirs au lieu d'en user selon l'intention de la loi. Pour bien saisir le sens de l'histoire il faut se reporter à l'état de choses qui régnait à l'époque où elle fut écrite; pour bien interpréter un acte du Parlement il faut en saisir la raison d'être. Avocat éminent, le président du conseil ne viendra pas soutenir qu'en adoptant cette loi on ait voulu qu'elle servît à mettre des chemins de fer en liquidation ou à les mettre en séquestre. Cependant, on l'a invoquée à cette fin et pour d'autres objets condamnables. Aux yeux de l'opposition il n'y aurait qu'un moyen de faire servir la loi des mesures de guerre à la réalisation du projet de logement, ce serait d'assurer des logis aux soldats de retour. Or ces soldats ne dépendent pas du ministère de mon honorable ami mais de celui qui préside au rétablissement des soldats dans la vie civile et est également dirigé par un ministre. Il dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour parer aux besoins des anciens combattants. Pourquoi, alors, ne pas laisser à ce ministère-là le soin de loger nos soldats? Le Parlement approuvera, j'en suis sûr, toute mesure raisonnable qu'il aura présenté dans ce sens, à la lumière des renseignements qu'il se sera procurés au sujet du logement requis, dans les différentes villes, pour nos soldats. Le pro-

jet qui nous est soumis ne concerne pas plus les soldats que les autres citoyens, il s'adresse à tous également, et comme l'ont dit certains députés, ministériels, les riches, les capitalistes vont pouvoir en profiter pour se procurer de l'argent à bon compte et construire des maisons qu'ils loueront ensuite aux conditions qu'il leur plaîra. Sans vouloir blâmer l'honorable ministre lui-même, je dirai que le Gouvernement ne possède pas, à cet égard, les renseignements qu'il devrait posséder; il est arrivé tout droit à une conclusion, il a rendu un décret en vertu de la loi des mesures de guerre et accepté le plan que les provinces lui ont soumis. Les membres de l'opposition ont souvent trouvé à redire aux myriades de commissions instituées par le Gouvernement, pour diverses raisons bonnes ou mauvaises. Depuis dix ans le gouvernement n'a pas soumis de plan justifiant plus que celui-ci, l'institution d'une commission qui aurait mission de s'enquérir et de faire rapport. Il existe aujourd'hui une commission qui parcourt le pays pour scruter l'état de choses actuel au point de vue social et industriel. Il me semble que la question du logement serait une de celles qu'elle devrait surtout étudier; elle serait alors en état de dire au Gouvernement quelles sont les véritables exigences du moment, et l'honorable ministre pourrait ensuite nous fournir des renseignements importants et qui nous justifieraient de consentir à la dépense de ces deniers. Mais cette enquête n'est pas faite et nous ne sommes informés de rien. Sans vouloir le moins du monde faire preuve de mauvaises dispositions ou manquer de courtoisie, je dirai que nous ne possédons pas et que le Gouvernement possède encore moins que nous, les renseignements détaillés qu'il faudrait avant de consentir un prêt de $25,000,000, que nous n'avons pas. Si nous avions cet argent il n'y aurait rien à redire, mais il va falloir l'emprunter pour le prêter à quelqu'un qui va le prêter à un autre. Etant donné l'état actuel de nos finances, ce n'est que dans les cas de la plus extrême nécessité que nous devrions songer à prêter de l'argent. S'il est vraiment possible de nous abstenir de faire plus que nous n'avons fait depuis une quinzaine d'années, tenons-nous en là jusqu'à ce que notre situation se soit améliorée. Les ministres qui ont traité la question des finances nous ont représenté que nous avons quelque centaines de millions de moins qu'il en faudrait. Cependant le Gouvernement veut emprunter 20 millions pour l'amélioration des chemins, 25 millions pour l'amélioration du logement, et de 25 millions à 100 millions pour établir des relations de commerce avec les pays étrangers.

La dette nationale dépasse légèrement deux milliards de dollars; notre revenu fléchit et nos sources de revenu promettent moins. Voilà la situation que le ministère devrait bien examiner avant de se lancer dans des projets pour emprunter de l'argent dont nous pouvons nous passer. Le représentant de Brome a fort bien dit que la question du logement est naturellement du domaine des cités et des provinces.

De nos jours, les lois sont trop bénignes à l'égard de la manière dont les établissements qui emploient des ouvriers prennent soin de ceux-ci. En Nouvelle-Ecosse, bien que la province ne soit pas grande, nous avons des milliers et des milliers d'ouvriers, et règle générale, ils sont très bien logés. Dans la ville de Glace-Bay, au Cap-Breton, vous verrez plusieurs milliers d'habitations ouvrières toutes entourées d'un terrain et pourvues de tout ce qui est nécessaire au bien-être. Les différentes compagnies pour lesquelles ces hommes travaillent sont tenues d'entretenir les habitations sur ce pied; autrement personne ne travaillerait pour elles. Si les industriels et autres parmi ceux qui occupent beaucoup de bras dans le pays étaient avertis que l'une des conditions auxquelles on leur permettra d'engager des hommes et de maintenir leurs entreprises, et que leurs employés seront convenablement logés, notre tâche serait en bonne voie. Nous aurions affaire à ceux qui peuvent améliorer la situation, et s'il leur fallait de l'argent, nous pourrions leur en prêter. Cela vaudait mieux que de commencer par où nous commençons maintenant, car un pauvre ne saurait tirer parti du présent projet, d'après ce que j'ai pu savoir du ministre. En ce qui le concerne, ce ne sont que des paroles en l'air. Celui qui veut emprunter de l'argent de l'Etat doit prouver que le terrain lui appartient et que lui-même est en mesure de commencer les travaux. C'est comme s'il s'adressait à une compagnie immobilière.

L'hon. M. ROWELL: Je ne me suis probablement pas exprimé clairement, si c'est là ce que mon honorable ami a compris. Le propriétaire de l'emplacement peut emprunter l'argent. Tout le projet repose sur l'idée que le gouvernement provincial peut acheter la propriété et la revendre. Les provinces assument la responsabilité, bien entendu. Nous ne leur imposons pas de restrictions, mais elles-mêmes en établissent quelques-

unes dans un grand nombre de cas. Ainsi, l'Ontario avance 85 p. 100 du coût total du terrain et de la maison. Tout le projet a justement pour but d'aider l'ouvrier qui a peu de ressources.

M. McKENZIE: Tout ce que j'ai à dire en terminant c'est que j'approuve de grand cœur tout projet qui procurera un foyer au soldat de retour, si l'on s'y prend bien et si l'on ne fait pas attendre trop longtemps le soldat. Dans ma région, je ne prévois pas d'embarras au sujet des anciens combattants. La plupart d'entre eux viennent des aciéries, des charbonnages ou des champs. A son retour, le soldat qui était parti des champs veut naturellement y retourner, si sa santé le lui permet, et il en est de même des houilleurs et des ouvriers métallurgistes. Nous n'avons donc pas eu beaucoup d'ennuis sous ce rapport. Si nous en avions, nous serions bien aises qu'on prenne des mesures.

Naturellement, il peut en être tout autrement ailleurs. Si le ministre, de concert avec le ministère du rétablissement des soldats dans la vie civile, pouvait formuler un projet qui permettrait au soldat de retour et à sa famille de se loger convenablement sous peu, il aurait le concours cordial et les sympathies des membres de la gauche. Cependant, vu la situation financière du pays, je n'approuve pas un projet général de logement au sujet duquel nous n'avons pas de renseignements suffisants.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien de demandes a-t-on reçues de la part de soldats de retour?

L'hon. M. ROWELL: Nous ne prêtons qu'aux provinces. Les demandes sont faites par elles.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre n'en sait-il pas le nombre dans toutes les provinces?

L'hon. M. ROWELL: Non, les provinces ne nous font pas rapport de cette manière. Toutes décident des demandes—l'Ontario, Québec, la Colombie-Anglaise, le Manitoba, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

M. BUREAU: Je tiens à protester encore une fois contre la manière dont on nous demande d'ouvrir ce crédit de $25,000,000. Cette dépense aurait dû suivre la filière ordinaire. L'article du budget dit que ces $25,000,000 sont destinés à encourager la construction d'habitations dans les districts encombrés. Pendant le débat de ce soir, on a laissé entendre que l'argent pourrait servir à acheter des terrains de banlieue, à créer de nouveaux quartiers, à tracer des plans de ville, et le reste. Le ministre soutient qu'il faille invoquer la loi des mesures de guerre et rendre un décret du conseil.

Je crois qu'il exagère. Le décret fut rendu le 3 décembre 1918, mais l'armistice avait été signé en novembre et, comme l'a fait observer le chef de l'opposition, la loi des mesures de guerre ne visait pas d'objet tel que celui-ci. Les seuls pouvoirs que cette loi puisse conférer en ce qui concerne le présent projet se trouvent énoncés en l'article 6, lequel est accompagné de cette note marginale: "Pouvoire spéciaux du Gouverneur en conseil". Aux termes de la disposition générale de la loi des mesures de guerre, celle-ci doit cesser d'avoir force et effet à compter du jour où le Gouverneur aura, par proclamation régulièrement publiée annoncé que l'état de guerre n'existe plus. L'article 3 porte que les dispositions de l'article 6 ne doivent être mis en vigueur qu'en cas de guerre, d'invasion ou d'insurrection réelle ou appréhendée. Ne jouons donc pas sur les mots.

A tous égards, on le sait fort bien, la guerre s'est terminée avec la signature de l'armistice, c'est à ce moment-là, en effet, qu'a commencé la démobilisation des troupes. Le décret du conseil fut rendu plus tard; aussi n'y a-t-il rien qui donne raison au Gouvernement de se fonder sur ce décret pour proposer l'ouverture du présent crédit. Il est d'usage que le Gouvernement, lorsqu'il a besoin d'argent, présente une résolution qu'il fait suivre du dépôt d'un projet de loi. La résolution est mise à l'étude, après quoi le projet passe par les différentes phases de la procédure parlementaire, et quand il a été définitivement adopté, il constitue une loi distincte à laquelle chacun peut se reporter, sachant où la trouver.

Sans vouloir lasser l'attention du comité, je tiens à protester contre un tel mode de procédure et contre autre chose encore. On n'a pas reproché aux membres de la gauche de pécher par excès de loyalisme; jamais, cependant, il est de mon devoir de le faire observer, on a provoqué un état de choses qui dût amener le représentant de Sa Majesté au Canada à se démentir ou à manquer à sa parole. Et pourtant le président du conseil ne fait pas autre chose aujourd'hui. Le 20 février dernier, un supplément de la "Gazette du Canada" contenait ce qui suit:

Sénat.

Ottawa, jeudi, 20 février 1919.

Aujourd'hui, à trois heures de l'après-midi, Son Excellence le Gouverneur général s'est rendu à la salle des séances du Sénat, dans le palais législatif, et s'est assis sur le trône. Les membres du Sénat étant réunis, il a plu à Son Excellence d'ordonner que les membres de la Chambre des communes se rendissent immédiatement auprès d'Elle, et les membres de cette Chambre étant venus, il a plu à Son Excellence d'ouvrir la seconde session de la treizième législature du Parlement fédéral du Canada par un discours ainsi conçu:

Or, voici ce que je relève dans ce discours:

On vous demandera d'étudier des projets de loi à l'effet de donner de l'aide à la construction de grandes routes, etc.

Je passe ce paragraphe pour me reporter au suivant, où il est dit:

Vous serez aussi appelés à étudier les projets de loi concernant l'enseignement professionnel, la création d'un ministère de la Santé publique, des mesures pour améliorer les conditions de l'habitation dans tout le Dominion, au moyen de prêts faits dans ce but aux différents gouvernements provinciaux, et pour rendre valides par le Parlement les décrets en conseil prohibant l'importation et la fabrication des liqueurs enivrantes,...

et le reste. Ce discours que le Gouverneur général a prononcé en présence des deux Chambres du Parlement annonce, on le remarquera, le dépôt, pendant la présente session, d'un projet de loi tendant à améliorer les conditions de l'habitation en Canada. Mais qu'est-ce que nous avons à examiner aujourd'hui? Un simple item qui prend à peine cinq ou six lignes du budget. De projet de loi, on n'en a pas encore déposé. Mon honorable ami (M. Rowell) daignera-t-il m'expliquer comment il se fait qu'on n'a pas accompli la promesse contenue dans le discours de Son Excellence et qu'on légifère aujourd'hui par décret du conseil, quand l'article 3 de la loi des mesures de guerre restreint à la durée des hostilités les pouvoirs conférés par cette loi, les dispositions de l'article 6 ne devant être mis en vigueur qu'en cas de geurre, d'invasion ou d'insurrection réelle ou appréhendée?

Le ministre sait aussi bien que moi que la guerre est terminée, s'il ne le sait pas, les grandes réjouissances qui ont marqué la signature de l'armistice ont pour le moins dû convaincre tout le monde qu'à ce moment-là elle avait pris fin. A ce même moment cessait d'être en vigueur l'article 6 de la loi des mesures de guerre par lequel certains pouvoirs spéciaux avaient été conférés au Gouverneur en conseil. Cela, mon honorable ami s'était si bien rendu compte de la nécessité de faire ratifier le décret du 3 décembre et d'en faire insérer les prescriptions dans une loi, qu'il a conseillé à Son Excellence le Gouverneur général d'inclure dans le discours d'ouverture de la session la promesse du dépôt d'un projet de loi pour qu'il n'y eût aucune équivoque au sujet de l'autorisation, et que, parfaitement renseignée, la Chambre pût discuter la question sous ses divers aspects.

Ainsi que l'a fait observer un honorable préopinant, on s'écarte aujourd'hui de l'usage, on met à l'essai une méthode nouvelle; or, le président du conseil en conviendra avec moi, le fait de n'avoir qu'une simple brochure sous les yeux, ne nous permet pas d'examiner la présente mesure aussi complètement que nous pourrions le faire s'il s'agissait d'un projet de loi.

Après qu'un bill a été lu pour la 2e fois, chacun de ses articles est discuté en comité général, et nous pouvons avoir tous les renseignements voulus. Mais cette affaire est sous forme de proposition, et un pouvoir absolu est confié au Gouverneur en conseil malgré la promesse faite dans le discours du trône qu'elle serait laissée au Parlement pour être étudiée dans un projet de loi.

Il y a une autre objection. Le président du Conseil privé sait aussi bien que moi—il est au courant, par sa position, de tous les décrets qui sont adoptés—qu'il est très difficile de se rappeler tous les décrets adoptés. D'un autre côté, quand une loi est soumise sous forme de bill, les membres sont renseignés et ne peuvent pas prétexter l'ignorance. Il n'est pas difficile, cependant, de prétexter l'ignorance des décrets, parce que j'en connais qui n'ont été publiés que trois ou quatre mois après leur adoption.

Pour cette raison, je proteste pour la centième fois, même au risque de passer pour un malappris. Tant que je siégerai en cette enceinte je ne permettrai aucun empiètement sur les prérogatives du Parlement sans m'y opposer. Je prétends qu'on ne pouvait pas invoquer la loi des mesures de guerre pour adopter le 3 décembre un décret comme celui-là. Le seul mot de la loi qui pouvait justifier ce décret—je lirai l'article pour l'édification du comité—est "bien-être". Le but de ce mot n'était pas de le relier à un projet comme celui-ci. L'article 6 est ainsi libellé:

Le Gouverneur en conseil a le pouvoir de faire et autoriser tels actes et choses et de faire de temps à autre tels ordres et règlements qu'il peut, à raison de l'existence réelle ou appréhendée de la guerre, d'une invasion ou insurrection, jugée nécessaire ou à propos pour

la sécurité, la défense, la paix, l'ordre et le bien être du Canada.

Je considère que le mot "bien-être" est le seul dans la loi qui pouvait autoriser le Gouvernement à adopter des décrets comme ceux que nous discutons. Dans les circonstances, je proteste énergiquement.

M. McKENZIE: Le ministre verra que le renseignement contenu dans la brochure imprimée qu'il nous a donnée, ce soir, est très important. Nous n'avons reçu cette brochure qu'au moment où il a commencé à parler sur cet article de 25 millions, et personne de ce côté-ci de la Chambre n'a eu l'avantage de le lire. J'ai jeté un coup d'œil ici et là sans en pouvoir prendre pleinement connaissance. Il serait donc bon que le comité levât la séance pour remettre à un peu plus tard la discussion du projet, après que nous aurons pu étudier complètement ce qui est proposé.

Quand le ministre nous demande de voter 25 millions pour un projet de cette nature, il ne doit pas s'attendre à faire adopter sa mesure dans la même soirée. Il ne fera que traiter le comité avec justice en lui permettant de prendre connaissance des renseignements qu'il a placés entre ses mains.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a peut-être oublié que des exemplaires imprimés de ces décrets ont été placés dans les boîtes des députés, il y a plus d'un mois. Si les membres ne les ont pas lus, ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas eu amplement le temps de le faire. J'espérais qu'après le long débat de ce soir, l'article aurait pu être adopté. Naturellement, lors de l'adoption en dernière épreuve, mes honorables amis auront l'occasion de discuter l'affaire de nouveau, mais je désirerais faire adopter cet article ce soir et avancer d'autant le travail.

M. BUREAU: Je me rappelle avoir eu une de ces brochures, mais les députés reçoivent toutes sortes de publications au cours de la législature. Quand j'ai vu "les petits ornements" sur la couverture du document, je n'ai pas songé qu'il s'agissait d'un document officiel. Je l'ai donc mis de côté et n'y ai plus pensé que ce soir quand j'ai vu qu'on le distribuait. J'ai été fort surpris de trouver des décrets du conseil dans une brochure dont la couverture est si joliment illustrée. Les députés ne sont pas habitués à cela, de sorte que nous sommes excusables de ne pas avoir porté beaucoup d'attention au document quand nous l'avons reçu pour la première fois.

[M. Bureau.]

M. McKENZIE: L'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) a dit qu'une mesure touchant cette affaire avait été promise dans le discours du trône. Dans ce cas, le Gouvernement ne juge-t-il pas qu'il devrait remplir sa promesse en déposant un bill relatif à ce crédit? Si le Gouvernement a l'intention de le faire, cette résolution devrait être réservée jusqu'à ce que la promesse soit mise à exécution. Sinon, il faudra s'occuper de la résolution dans sa teneur, et ce sera une raison de plus pour nous donner le temps d'étudier le projet.

Cette publication est signée du nom du président du Conseil privé et tout document qui porte cette signature doit être intéressant à lire. D'ailleurs si nous sommes mieux renseignés à ce sujet il n'y aura pas lieu de poser tant de questions. L'honorable ministre devrait lever la séance maintenant. Lorsque nous sommes arrivés à onze heures et demie il est temps de rentrer chez nous; à siéger plus tard nous devenons incapables de faire de la bonne besogne le lendemain. Au besoin, nour pourrions bien siéger ici jusqu'à six heures demain matin; mais nous ne serions pas en mesure de faire grand'chose ce jour-là. Je considère que nous travaillons assez tous les jours et il est raisonnable de demander que le comité lève sa séance.

M. BUREAU: Je propose que le Gouvernement présente un projet de loi afin de racheter les paroles du Gouverneur général dans le discours du trône.

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement n'a pas l'intention de présenter un bill, puisque ce crédit nous suffit. Grâce à lui nous ferons un prêt aux provinces. Si nous cherchions à entreprendre une grande tâche administrative sous la direction d'un nouveau ministère la situation ne serait pas la même; mais ce prêt s'effectue en conformité des conditions prescrites par un décret du conseil. S'il vous faut d'autres renseignements je serai très heureux de les donner. Je voudrais, si possible, faire voter le crédit ce soir et si on veut discuter le projet plus longuement on pourra le faire lors de l'adoption en dernière épreuve.

M. BUREAU: N'allons-nous pas engager le crédit du Gouvernement jusqu'à concurrence de 25 millions?

L'hon. M. ROWELL: Nous votons 25 millions.

M. BUREAU: N'est-il pas vrai que nous engageons le crédit du pays jusqu'à concurrence de ce montant?

L'hon. M. ROWELL: Oui, nous engageons le crédit du pays jusqu'à concurrence de 25 millions.

M. BUREAU: Alors pourquoi ne pas suivre la méthode ordinaire et présenter un bill ainsi que le Gouvernement l'a promis dans le discours du trône?

M. MORPHY: J'ai suivi cette discussion au sujet de la demande d'un projet de loi et il me semble qu'au cas où un bill serait présenté il ne contiendrait qu'une disposition, à savoir: Ce Parlement a le pouvoir de prêter 25 millions de dollars aux provinces du Canada dans le but d'encourager la construction des logements à bon marché? Qu'est-ce qui pourrait s'y trouver en plus? Il m'a fait plaisir d'apprendre que le ministre avait pris la peine de distribuer aux députés une circulaire qui leur donne plus de renseignements sur le présent projet qu'on n'en a jamais eu au sujet d'un bill. Pour moi les critiques des honorables députés qui demandent l'introduction d'un bill ne sont pas bien fondées; je les trouve faibles et irréfléchies.

M. BUREAU: Pourquoi ne pas remplir la promesse du Gouverneur général? Pourquoi lui faire manquer sa promesse?

M. COPP: Quelle sera la contribution du gouvernement fédéral à ce projet sous la forme de la différence entre l'intérêt qu'il recevra et celui qu'il devra payer?

L'hon. M. ROWELL: L'emprunt de la Victoire a été effectué à 5½ p. 100 et ce prêt est à 5 p. 100.

M. COPP: Avez-vous calculé les frais occasionnés par l'emprunt de la Victoire?

L'hon. M. ROWELL: Les frais de l'emprunt de la Victoire restent les mêmes, que nous appliquions ces fonds à cet objet ou à un autre.

M. COPP: Le ministre a-t-il fait une approximation des frais qu'occasionnera cet emprunt?

L'hon. M. ROWELL: Non.

M. COPP: Plaît-il au ministre de déclarer s'il a fait une enquête pour déterminer quelle addition il devra faire au personnel de son département pour l'exécution du présent projet—combien cela va coûter au pays?

L'hon. M. ROWELL: Nous nous sommes procuré les services de M. Adams qui fait déjà partie de la commission de Conservation, et nous avons eu aussi les services de deux autres messieurs, l'un du département de l'Etablissement des soldats dans la vie civile, et l'autre du ministère des Travaux publics, qui nous ont été prêtés pour une période de six mois afin de prendre la direction de nos arrangements avec les provinces. Nous croyons que ce travail important de l'administration sera terminé dans six mois. Nous avons, en outre, je crois, les services de deux autres fonctionnaires, l'un pour six mois, l'autre pour trois mois, le terme des deux expire en même temps, pour voir aux derniers détails de nos arrangements avec les provinces.

M. COPP: Très bien pour ce qui regarde le nombre; ma question parlait du montant.

L'hon. M. ROWELL: J'estime que tous les frais, y compris les appointements des fonctionnaires qui font partie d'autres départements, mais qui sont actuellement occupés à cette affaire, ne dépasseront pas le chiffre de $10,000.

M. COPP: Alors le coût pour le pays sera augmenté d'autant. Je remarque en page huit que le ministre recommande aussi que les dépenses encourues par le comité soient imputées sur les crédits de guerre. Ce sont les dépenses que mon ami a déjà mentionnées?

L'hon. M. ROWELL: Exactement.

L'hon. M. BUREAU: Le ministre n'a pas répondu à ma question au sujet des motifs qu'avait le Gouverneur général de changer d'avis et de procéder de cette façon.

L'hon. M. ROWELL: Cela entre dans les crédits, de même que dans la loi des subsides. C'est inclus de cette façon dans le projet de loi. L'interprétation de mon honorable ami est juste: cela implique un projet de loi spécial; mais c'est là la méthode par laquelle le gouvernement se propose d'exécuter son programme: il pense que cela suffit; c'est-à-dire une somme de 25 millions, payée en une fois, à prêter aux provinces.

M. McKENZIE: Le ministre n'insinuera pas qu'une loi des subsides ait été mentionnée dans le discours du trône?

L'hon. M. ROWELL: Non. J'ai dit que mon honorable ami pourrait fort bien déduire qu'il devait y avoir un projet de loi spécial; mais le Gouvernement a décidé que ceci était le meilleur mode d'exécution.

M. BUREAU: Cette détermination fut-elle prise depuis le début de la session? Le Gouvernement a dû, pour les raisons que j'ai citées, avoir des doutes sur la validité du décret du conseil émis en vertu de la loi des

mesures de guerre. Je suppose qu'au moment de reconnaître les droits du Parlement, le conseil a hésité et qu'il s'est dit: "Il faut présenter un projet de loi maintenant; il faut faire ratifier les autres décrets". Cela, je pense, serait motivé par la loi des mesures de guerre, comme la vente des liqueurs enivrantes, etc. Le projet de loi cité dans le discours du trône ne se rapportait pas aux subsides; c'était un projet de législation supplémentaire. C'est ce que l'on a voulu dire; il n'y a pas d'autre interprétation possible. Mais la session se continua; les choses allèrent doucement; mes honorables amis, je suppose, prirent courage et se dirent: "Nous allons brusquer cela et le faire adopter coûte que coûte par la Chambre, que nous fassions mentir ou non le Gouverneur général". Je veux savoir pour quelle raison on a adopté ce moyen. Il y a une promesse du Gouverneur général de présenter un projet de loi à cette fin. Je veux savoir qui a fait oublier cette promesse.

M. CAHILL: Comment le Gouvernement en est-il venu à la conclusion de prêter cet argent aux provinces à 5 p. 100, (c'est-à-dire à ½ p. 100 de moins que ce qu'il paie lui-même sans convenir du taux des prêts evec les gouvernements provinciaux? Ceux-ci ne sont pas tenus de prêter à 5 p. 100; ils peuvent exiger 5½ ou 6 p. 100. Et puis rien ne stipule qu'ils doivent prêter aux soldats; le prêt peut être fait à un gouvernement provincial, qui à son tour peut prêter à n'importe qui. De fait, les deux grandes provinces reçoivent la majeure partie de l'argent, à un taux moindre qu'en doit payer le Gouvernement fédéral sur le marché. Comment cela avantage-t-il l'ancien soldat, si l'on donne libre cours aux provinces? ou le pauvre ouvrier qui en a besoin, si l'on laisse la province s'entendre comme elle veut avec des villes, des compagnies ou des particuliers? Je pense que le gouvernement devrait nous expliquer ce côté de l'affaire. Nous n'avons pas eu, comme l'a signalé mon honorable ami des Trois-Rivières, l'occasion de lire ce projet. Je l'ai vu dans mon casier. Mais, comme on sait, nos casiers sont remplis tous les jours de prospectus de tempérance et autres choses que nous mettons au panier. Cette brochure a suivi le reste quant à moi.

M. COPP: Combien de provinces ont profité de ce plan jusqu'ici?

L'hon. M. ROWELL: Celles d'Ontario et de la Colombie Anglaise ont soumis leurs projets qui furent approuvés. Les plans du Manitoba ont été agréés, mais le conseil n'a pas encore émis de décret. Le plan de Québec a été accepté, à part un petit détail, celui du remboursement de l'argent. Le Nouveau-Brunswick a adopté une loi, que l'on a approuvée. La Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard ont également légiféré, mais leurs plans n'ont pas encore été soumis.

M. COPP: Il semble que l'on ne fera pas grand travail, cet été-ci.

L'hon. M. ROWELL: Quant au Gouvernement, il a expédié l'affaire le plus rapidement qu'il était possible. S'il y a des retards, ils ne viennent pas de lui.

Mais l'Ontario fait des progrès rapides, comme du reste la Colombie-Anglaise. Je crois que Québec a la même intention.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement a-t-il reçu avis de l'association des vétérans que ceux-ci étaient en faveur de la mesure?

L'hon. M. ROWELL: L'association des vétérans l'a approuvée entièrement. Certains milieux nous ont demandé de prêter directement, mais nous ne pouvons pas le faire.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai reçu une demande d'un ancien soldat de la Nouvelle-Ecosse, qui voudrait savoir comment il peut participer au projet. On me dit qu'en Nouvelle-Ecosse la municipalité est obligée de garantir le prêt à la province, avant qu'un habitant de cette municipalité puisse profiter de la mesure. Cet ancien soldat doit par conséquent faire réunir le conseil du comté où il habite. Ce conseil se réunit en avril et en janvier de chaque année, si bien qu'il faudra qu'il fasse convoquer une assemblée spéciale ou bien qu'il attende jusqu'au mois de janvier prochain. Puis, s'il obtient la garantie du conseil du comté, il lui faudra s'adresser à la province, laquelle à son tour garantira le prêt au Gouvernement fédéral, et alors je suppose que l'on pourra verser l'argent. Si cet homme doit passer par toutes ces formalités, cela me semble une méthode un peu embarrassante pour avoir de l'argent. Je voudrais savoir si mon information est exacte, car je voudrais bien renseigner mon correspondant.

L'hon. M. ROWELL: Si le vétéran en question est un ouvrier et remplit les conditions de ce projet, c'est entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et lui de déterminer s'il doit recevoir le prêt directement ou par l'intermédiaire de la municipalité. Nous ne prétendons pas dicter aux provinces la façon dont elles doivent procéder. S'il est cultivateur, son cas est probablement régi par la loi de l'établissement des

soldats sur les terres, et dans ce cas il peut emprunter directement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans ce cas là l'argent ne proviendrait pas de ce fonds?

L'hon. M. ROWELL: Non.

M. ROBB: Le ministre ouvre un crédit de 25 millions à être réparti entre les différentes provinces suivant le nombre de la population. Il dit qu'il n'y a que deux provinces qui ont approuvé définitivement le projet; les autres sont encore en pourparlers. Si trois provinces seulement acceptent, est-ce que la somme de 25 millions sera répartie entre elles trois?

L'hon. M. ROWELL: Non, le bill décrète expressément qu'elles ne peuvent avoir que leur proportion basée sur le nombre d'habitants. Le reste du crédit ne sera pas employé si les autres provinces ne veulent pas profiter de la mesure.

M. PEDLOW: Je suis opposé à cet article et à la façon dont cette proposition est présentée à la Chambre. Je m'y oppose parce que nous n'avons pas eu les renseignements voulus, parce que le projet n'offre pas les garanties nécessaires et parce que certaines dispositions contenues dans ce document si bien imprimé sont absurdes. Le ministre nous a dit que certains arrangements avaient été faits avec deux provinces. Il n'est que juste que ces conventions soient déposées ici.

L'hon. M. ROWELL: Elles ont été déposées il y a déjà quelque temps.

M. PEDLOW: C'est la première fois que j'en entends parler. Evidemment il y a tant de choses qui se produisent, qu'il est impossible de les suivre toutes. Il est même difficile d'entendre tout ce qui se dit en cette Chambre. Je répète que je suis opposé à la façon dont ce projet a été présenté. Malgré les chiffres que nous a soumis le président du conseil, ce soir, on a l'habitude depuis quelque temps de légiférer au moyen d'arrêtés ministériels. C'est ridicule de venir soumettre cette question au comité, alors que la transaction est déjà faite. Pourquoi insulter des députés en leur faisant perdre tout une soirée à discuter une question qui a été résolue, sans égard à notre opinion. On a déjà fait des arrangements avec les provinces conformément aux conditions contenues dans ce document. Cela ressemble au cas du juge qui allait rendre un jugement en cour de division. Un des avocats se lève et dit: "Votre Honneur, je voudrais adresser la parole". Le tribunal répond: "Vous pouvez parler, mais cela ne changera rien". Nous nous adressons à ce Parlement, mais peu importe que nous protestions ou non, cela ne changera rien, car la décision a été déjà prise par arrêté ministériel. J'ai entendu dire ici que la mesure était destinée particulièrement à assister les anciens combattants. Ce n'est pas vrai. D'après les conditions du projet quiconque a un revenu ne dépassant pas $3,000 par année, peut bénéficier du prêt; en réalité plusieurs députés pourraient en profiter.

Notre traitement ou revenu pour les services que nous rendons ici est la magnifique rémunération de $2,500 pour la session, et nous pourrions nous prévaloir de ce projet pour demander un prêt et construire à Ottawa une maison d'habitation fort convenable que nous pourrions occuper pendant quelques mois. Insérons donc dans cette mesure une disposition portant que les députés peuvent obtenir un prêt affecté à la construction d'une résidence à Ottawa qu'ils utiliseraient durant les sessions de la législature.

Un DEPUTE: Et exempte de taxes.

M. PEDLOW: Il est une autre disposition de cette mesure qui veut être élucidée. Le ministre voudrait-il bien donner la définition du mot "ouvrier"? Il faudrait bien préciser ici. Sa résolution place 3,000 dollars le maximum de revenu de ceux qui peuvent demander un prêt; et puisqu'on nous paie une rémunération de $2,500 par session, pour environ quatorze heures de travail quotidien, nous pourrions à titre d'ouvriers, être aptes à bénéficier des conditions de cette proposition.

Voici un rentier assez à l'aise qui possède une petite fortune de 42,000 dollars placés en hypothèques et en valeur négociables qui lui rapportent 7 pour 100 annuellement. Les conditions de cet arrangement pourraient lui donner la faculté d'obtenir un prêt de 4,500 dollars, et il serait bien simple s'il ne le faisait pas, puisqu'il pourrait emprunter cette somme du Gouvernement à 5 pour 100 et la prêter à 7 pour 100; or, ce marché lui permettrait de réaliser la jolie petite somme de 90 dollars, ce qui, ajouté à son beau revenu de 2,940 dollars obtenus de son placement de 42,000 dollars à 7 pour 100, porterait son revenu à 3,030 dollars. Malgré cela, ce projet pourrait lui donner droit à un prêt. A moins qu'on n'entoure ce projet des sauvegardes voulues touchant le mode des avances à faire, ce prêt tombera entre les mains des capitalistes et des députés qui se disposent à voter sur la question.

Puisqu'on affirme que les gouvernements de la Colombie-Britannique et d'Ontario ont déjà accepté les contrats que leur a soumis le Gouvernement fédéral, il est évident que l'application de ce projet est déjà en marche. Pourquoi donc provoquer un débat dans cette Chambre, puisque l'affaire est déjà réglée indépendamment de la Chambre des communes?

On pourrait tout aussi bien congédier la Chambre que de lui demander de discuter ici de jour en jour des questions déjà réglées par décret du conseil. On fait de nous des timbres à contresigner, je n'avais nullement l'intention d'agir en automate. L'intelligence du Parlement n'est pas toute monopolisée par les ministériels; il y a bien quelque peu d'intelligence de ce côté-ci, et on pourrait parfois l'utiliser en pareille matière.

Plusieurs DEPUTES: Adopté, adopté.

M. PEDLOW: Que nos collègues ne se pressent pas tant, il est encore de bonne heure. Au cours de la session, il a déjà été question des énormes obligations contractées et de l'énorme déficit de plus de 100 millions qui se dresse devant le ministre des Finances et lui cause tant d'ennuis, ce qui explique en partie le retard apporté dans la présentation du budget; or, en pareilles circonstances, le président du conseil (M. Rowell) devrait hésiter à faire adopter ce projet ce soir. Le temps est donc mal choisi pour l'adoption de ce projet, et en outre la somme que le Gouvernement a décidé de consacrer à ce projet est ridicule. Sur le prix pour les quatre projets à l'étude, cela donnerait pour les neuf provinces, environ 629 maisons par province. On subviendrait ainsi aux besoins, dans une certaine mesure, c'est une goutte d'eau dans la mer. La Chambre agirait judicieusement en ajournant ce projet jusqu'à ce qu'on puisse faire l'application d'un projet plus convenable, en temps utile, lorsque l'argent sera plus abondant.

J'ai entendu le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) affirmer qu'il lui faudrait faire un nouvel appel au pays, l'an prochain, et émettre un emprunt d'au moins 350 millions. Si le Gouvernement persiste à jeter par les fenêtres l'argent déjà reçu sous forme d'emprunts auxquels le public a souscrit, comme on le fait depuis environ un mois au Parlement, il aura une tâche pour émettre un autre emprunt, et qu'on l'appelle l'emprunt de la Victoire ou celui de la Paix ou autre appellation, le Gouvernement ne réussira pas facilement à créer de l'enthousiasme dans le public à cet égard. Je me suis activement occupé de l'émission du dernier emprunt dans ma ville, et l'expérience acquise à ce moment m'autorise à dire que le Gouvernement à une rude tâche qui l'attend, surtout en vue de l'emploi qu'il fait des deniers publics. Le Gouvernement donne 25 millions aux provinces sans aucune convention que nous sachions et sans garanties légitimes.

Il a avancé $25,000,000 pour l'achat de marchandises à expédier à la Roumanie, $25,000,000 pour acheter des marchandises destinées à la Belgique, et un crédit illimité à la France et à la Grande-Bretagne, et il a aussi voté $25,000,000 pour les bonnes routes. Je ne trouve pas à redire au sujet de certains de ces projets, mais on aurait dû limiter les montants, surtout lorsque certains d'entre ces montants ne sont pas l'objet de garanties suffisantes et au sujet desquelles le gouvernement court une chance de jouer gros jeu. Je crois que les deniers souscrits par les citoyens du pays méritent plus de protection qu'ils ne semblent en obtenir.

M. ROBB: Avant de continuer, ou avant de lever la séance, je désire vous faire observer, monsieur le Président, ainsi qu'au ministre en charge, que ce prêt de $25,000,000 aux gouvernements provinciaux est demandé aux termes et conditions énoncés dans le décret du conseil du 3 décembre 1918. L'article 6 de ce décret se lit comme suit:

> Les avances doivent être faites à même les crédits de guerre.

Etant donné que nous avons déjà voté les crédits de guerre de $350,000,000, je suppose que le ministre demande un dédoublement de ce crédit, et je crois que nous devrions faire rapport de l'état de la question et ajourner jusqu'à ce qu'il ait le temps de se renseigner sur la légalité de ce crédit.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a mal compris. C'était en vertu des crédits de guerre. Le nouveau crédit ne fait pas partie des crédits de guerre, mais le Crédit de démobilisation. Le Crédit de guerre en vertu duquel cela était payable est expiré le 31 mars dernier, et nous ne sommes pas autorisés à payer ce montant de $25,000,000 en vertu du crédit de démobilisation.

M. ROBB: Le ministre admettra qu'il paraît y avoir confusion entre les deux, et je ne suis pas certain si le pays ne pensera pas qu'il demande un double crédit.

L'hon. M. ROWELL: Je crois qu'ils sont clairement définis. On ne pouvait faire de déboursé en vertu du crédit de guerre que jusqu'au 31 mars dernier. Nous ne sommes pas autorisés à dépenser cet argent au chapitre du crédit de démobilisation.

M. CAHILL: Je crois que le ministre devrait être assez libéral pour faire rapport. Tous les vendredis soir, il semble que nous en arrivons à quelque crédit important, et je suppose qu'il en sera ainsi jusqu'à la fin de la session. A la dernière session, nous avons voté quelque $60,000,000 le dernier soir. Nous avons passé beaucoup de temps cette semaine à délibérer diverses questions que nous aurions discutées devant un fort petit auditoire, l'eussions-nous fait à cette heure de la nuit, même en comptant les partisans du gouvernement. Nous n'avons appris que ce soir ce que ce crédit signifie en réalité, et je crois qu'il n'est que juste de la part du ministre de se rendre aux désirs du chef de l'opposition, et je le pense, aussi d'un grand nombre de ses partisans. Nous sommes accoutumés de parler dizaines et centaines de millions de dollars, mais le jour viendra où il nous faudra faire face à l'intérêt sur nos placements et rembourser nos emprunts. Je crois que si le ministre fait rapport, cela aura probablement pour conséquence de faciliter la mesure plus tard aussi bien que maintenant.

L'hon. M. ROWELL: Lorsque le chef de l'opposition m'a demandé la même chose, je lui ai dit pour quelles raisons on espérait adopter ce crédit ce soir. Si l'on a besoin d'autres renseignements, je serai très heureux de faciliter une discussion de l'item en dernière épreuve. Je veux respecter les vues du chef de l'Opposition, mais j'espérais que nous arriverions à un point qui aurait permis l'adoption de ce crédit ce soir.

M. McKENZIE: Je ne tiens pas du tout à entraver la marche des affaires de la Chambre, au contraire je tiens à l'accélérer autant que possible. Je dirai au ministre, qui fait maintenant partie de cette Chambre, depuis assez longtemps, que je suis député depuis longtemps, mais je ne sache pas qu'il se soit jamais produit de discussion en dernière épreuve, et s'il n'a pas d'autre chose à promettre que cela, il n'y aura pas beaucoup de discussion, à moins que l'on ne doive faire une innovation. Toutefois, chaque fois que la Chambre s'aigrit, comme elle commence à le faire maintenant, je n'obtiens jamais beaucoup de satisfaction, et je me contente de laisser adopter l'item.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. McKENZIE: Au sujet du projet de loi relatif à la prohibition des liqueurs alcooliques, j'ai reçu des télégrammes de Colombie-Anglaise disant que cette province a une loi propre donnant aux habitants certains droits relativement aux liqueurs alcooliques. Il appert que l'on tend à accorder à chaque province les droits qu'elle peut avoir établis elle-même; je citerai la province de Québec, par exemple. Je voudrais bien que le ministre examine la loi de la Colombie-Anglaise pour voir ce qu'elle dit.

L'hon. M. ROWELL: Je l'examinerai.

La séance est levée à minuit et dix minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 19 mai 1919.

VOL AERIEN TRANSATLANTIQUE.

M. STEVENS: Le Gouvernement a-t-il des renseignements précis au sujet du succès que l'on rapporte sur l'envolée à travers l'Atlantique par M. Hawker, l'aviateur australien, lequel, comme on l'annonce, aurait atteint la côte d'Irlande? S'il en est ainsi, le Gouvernement adressera t-il les félicitations de ce pays tant à l'aviateur heureux qu'au gouvernement d'Australie?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Nous n'avons aucune nouvelle officielle, mais on m'a fait remarquer qu'une dépêche annonçait le succès de l'envolée de cet aviateur, et avant de sortir du bureau, j'ai dicté une dépêche de félicitations appropriées à l'adresse de M. Hawker et de son pilote. Si nous avons plus tard des renseignements officiels, je me ferai un plaisir de les transmettre à la Chambre.

GREVE DE WINNIPEG.

M. CAHILL: Le Gouvernement a-t-il reçu d'autres nouvelles au sujet de la grève de Winnipeg? Je vois par les journaux de samedi que l'on a prié le ministre du Travail

de se rendre à Winnipeg, et j'aimerais savoir ce qui a été décidé à ce sujet.

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre du Travail): Il n'y a rien de bien nouveau à signaler relativement à la grève de Winnipeg, si ce n'est ce que les journaux ont rapporté. Cependant, si la situation conserve toujours le même degré de gravité. Depuis avant-hier, les boulangers et les laitiers ont continué les affaires, et sauf certaines restrictions, les restaurants sont ouverts au public.

Le ministre du Travail (l'hon. M. Robertson) part pour Winnipeg ce soir. Il est d'avis que la situation n'aurait guère été améliorée quand bien même il se serait rendu sur les lieux plus tôt.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu que.

LE COLONEL MORRIS, D'AMHERST.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Quel est le total de la rémunération payée au colonel Morris, commandant du camp d'internement d'Amherst, Nouvelle-Ecosse?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): La solde et les allocations attachées à son grade à titre d'officier de la F.E.C. pour une période comprise entre le 29 octobre 1915 et le 30 avril 1919, soit une somme de $12,274.25.

JUGES DES TRIBUNAUX DE COMTE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien y a-t-il de juges des tribunaux de comté, seniors et juniors, dans la province d'Ontario?
2. Quels sont les émoluments respectifs des juges seniors et juniors dans l'Ontario?
3. Combien de juges des tribunaux de comté y a-t-il dans la province de la Nouvelle-Ecosse?
4. Quels émoluments paye-t-on à ces juges, respectivement?

L'hon. M. MEIGHEN:

1. Séniors, 36, y compris quatre postes qui sont vacants; juniors, 24.

2. $3,000 chacun, à l'exception du juge senior du comté d'York dont le traitement est de $3,500.

3. 7, y compris un poste vacant.

4. Le juge du tribunal de comté d'Halifax touche un traitement de $3,500 et les autres $3,000 par année.

PRETS AUX PAYS ALLIES.

M. LANCTOT demande:

1. Dans la "Gazette Officielle" du Canada le montant total de l'actif national est porté à $1,243,879,381.28. Ce montant comprend-il des sommes d'argent dues par la Grande-Bretagne et autres pays pour prêts ou avances sur achats de munitions, etc.?

[M. Cahill.]

2. Quel a été le montant total des prêts ainsi faits soit à la Grande-Bretagne ou autres pays depuis le 1er avril 1914?
3. Quel a été le montant total des prêts faits avant le 1er avril 1914?
4. Y a-t-il eu des remboursements d'affectés sur ces emprunts et pour quel montant?
5. Quelle est la somme totale encore due sur ces emprunts?
6. Quelle part de l'actif total de $1,243,879,381.28 représente la balance non payée des emprunts ainsi contractés avec le Canada par la Grande-Bretagne et les autres pays?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Oui.
2. $875,313,630.05.
3. Aucun.
4. Oui; $429,975,764.57.
5. $445,337,865.48. Lorsqu'il s'agit d'établir le bilan, il faut faire entrer en ligne de compte les sommes que le Canada doit à la Grande-Bretagne et aux autres pays alliés, soit $214,133,333.31, laissant en notre faveur un reliquat de compte net de $231,204,532.17.
6. Même réponse qu'à la question n° 5.

ENREGISTREMENT NATIONAL A HOCHELAGA.

M. DESLAURIERS demande:

Le Gouvernement a-t-il payé M. D. A. Léonard et les employés de M. Bruchési, registraire pour le district n° 100, Hochelaga, pour les services qu'ils ont rendus relativement à l'enregistrement national au mois de juin 1918? Sinon, pour quelle raison n'a-t-on pas payé ces employés?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): Ils ont été payés.

LES COMMUNICATIONS ENTRE LE SAGUENAY ET LE LABRADOR.

M. SAVARD demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que la population du comté de Saguenay, de Tadoussac au Labrador, a été privée de communications avec le reste du pays pendant l'hiver dernier?
2. Pour quelle raison un subside qui était accordé pour une traverse entre la baie Sainte-Catherine, sur le fleuve Saint-Laurent, et Tadoussac, a-t-il été révoqué?

L'hon. A. K. MACLEAN:

2. Le département du Commerce et de l'Industrie sait qu'il n'y avait pas de service entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac; mais il n'a pas de renseignements démontrant quelles communications, s'il y en avait, furent maintenues entre le comté de Saguenay, de Tadoussac au Labrador, et les autres parties du pays.

2. Le département a jugé qu'il s'agissait d'un service de bac d'intérêt local purement et simplement et non d'un service raisonnablement imputable aux subsides consacrés à l'encouragement du commerce et de l'industrie.

M. LOUIS COTE.

M. SAVARD demande:

1. M. Louis Côté, membre du tribunal d'exemption nº 66, de Mille-Vaches, a-t-il été entièrement payé pour les services rendus à ce titre?

Sinon, pourquoi n'a-t-il pas été payé?

L'hon. M. MEIGHEN: Il a été payé.

LA POSTE RURALE DANS LE COMTE DE VAUDREUIL-SOULANGES.

M. BOYER demande:

1. Combien de lignes de la poste rurale ont été établies dans le comté de Vaudreuil-Soulanges?
2. Où sont-elles établies?
3. Qui sont les courriers?
4. Quels sont leurs appointements?
5. Quand les lignes ont-elles été établies?
6. Combien y a-t-il d'abonnés pour chacune de ces lignes?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

Cèdres nº 1, Raphaël Ménard, $1,116.22, le 6 déc. 1915, 103 boîtes; Coteau-du-Lac nº 1, E. Sauvé, $540, le 8 juil. 1916, 37 boîtes; Coteau-du-lac nº 2, Pierre Leroux, $575, le 1er juil. 1916, 28 boîtes; Dalhousie-Station nº 1 (en partie), C. B. Poirier, $670, le 7 avril 1914, 82 boîtes; Dalhousie-Station nº 2 (en partie), Angus A. Macdonald, $850, le 1er juil. 1914, 72 boîtes; Ile-Perrot-Nord nº 1, Michel Leduc, $487.50, le 16 déc. 1915, 87 boîtes; Pointe-Fortune nº 1 (en partie), Peter Mark (succession), $737, le 15 juin 1915, 65 boîtes; Rigaud nº 1, Chevrier, $495x, le 1er nov. 1915, 33 boîtes; Rigaud nº 2, J. Cholette, $595, le 1er novembre 1915, 47 boîtes; Saint-Clet nº 1, Arthur Bourbonnais, le 8 juil. 1916, 42 boîtes; Sainte-Justine-de-Newton nº 1, S. Marcoux, $550, le 1er juil. 1916, 54 boîtes; Sainte-Martine nº 1, Victor Dumoulin, $490, le 1er janv. 1917, 44 boîtes; Sainte-Marthe nº 2, Isidore Poirier, $500, le 1er janvier 1917, 38 boîtes; Saint-Polycarpe nº 1, Honoré Schmidt, $790, le 16 nov. 1914, 57 boîtes; Saint-Polycarpe nº 2, Louis Guerier, $970, le 1er mars 1915, 66 boîtes; Saint-Télesphore nº 1, Evariste Daoust, $717, le 16 nov. 1914, 48 boîtes; Vaudreuil nº 1, J. T. Lalonde, $880.10x, le 1er sept. 1915, 91 boîtes.

x Plus 1 dollar par an pour chaque boîte desservie.

LA LOI DU SERVICE MILITAIRE ET LES INSOUMIS.

M. LEGER demande:

Quel terme d'emprisonnement et quelle amende ont été imposés à Edgar Allain, Joseph Doucet, Richard Gratton, Maurice O'Brien, Arthur Cormier, Alfred C. Cormier, Joseph Collette, Alfred Léger, tous du comté de Kent, Nouveau-Brunswick, traduits en justice pour infraction à la loi du service militaire, devant le juge H. M. Ferguson, à Rexton, Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): E. R. Allain, $150 et les frais, ou un an de prison; Jas. Doucet, $250 et les frais ou un an; Richard Gratton, $250 et les frais, ou un an; Maurice O'Brien, $350 et les frais, ou deux ans; Arthur Cormier, $300 et les frais, ou dix-huit mois; Alfred Cormier, $250 et les frais, ou un an; Jos. C. Colette, $250 et les frais, ou un an; Eloi Léger, $25 et les frais, ou trois mois.

JOHN RIDLEY.

M. PROULX demande:

1. Un nommé John Ridley, de la ville de Cornwall, a-t-il été employé par le ministère de la Justice pendant une partie de l'année 1918?
2. Dans l'affirmative, quand ses services ont-ils commencé?
3. Quand a-t-il fini de travailler?
4. Quels appointements a-t-il reçus pour son travail?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): 1, 2, 3 et 4. Nulle mention de John Ridley de la ville de Cornwall dans les dossiers de l'administration du service militaire non plus que dans celle de la police fédérale.

ENCOURAGEMENTS A LA PRODUCTION.

M. SINCLAIR (Queens) demande:

1. Quelles sont les conditions auxquelles les subventions en argent ont été faites aux provinces en 1918 pour encourager la surproduction?
2. Quelle partie de la subvention de $5,000 accordée à l'île du Prince-Edouard ladite province a-t-elle reçue?
3. L'île du Prince-Edouard a-t-elle fait rapport au gouvernement fédéral sur la façon dont cette subvention a été appliquée?
4. Dans l'affirmative, comment ladite subvention a été appliquée?
5. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il fait un rapport indiquant comment ladite subvention a été appliquée?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture): 1. Des subventions en argent ont été données par le gouvernement fédéral à chacune des provinces pour aider au succès d'une campagne tendant à accroître la production en 1918.

Ces subventions ont eu pour condition que les gouvernements provinciaux fourniraient dans chaque cas une somme égale à celle excédent les sommes que d'ordinaire la province dépense pour une propagande agricole.

La somme totale appropriée à l'usage de chaque province devait être dépensée par les autorités provinciales de façon à obtenir le plus grand nombre d'acres possible en céréales et la production la plus haute possible de bétail.

Des représentants des ministères de l'Agriculture du Canada et des provinces ont dans chacune étudié soigneusement la situation en vue d'obtenir par les moyens les plus efficaces les résultats désirés. Les sujets auxquels on a donné le plus d'attention furent: publicité générale, tenue de réunions publiques, formation de comités locaux de

production et de travail, assistance dans des cas particuliers sous forme d'engrais artificiels et de grain de semence, encouragement à la culture de "jardins de guerre" et de terrains vacants, enrôlement "des soldats du sol", attention particulière à l'élevage des cochons et des moutons, répartition convenable des ouvriers des champs. Nul mode d'emploi uniforme de la subvention n'a été suivi, nous nous attachions plutôt à une adaptation aux besoins particuliers de chaque province. Le soin des dispositions à prendre pour le mode d'emploi des subventions fédérales fut confié, pour l'Est, à M. le docteur J. W. Robertson et, pour l'Ouest, à l'honorable C. A. Dunning, trésorier de la province de Saskatchewan et à M. J. McGregor, de Brandon. M. Dunning et M. McGregor étaient tous les deux membres de la commission des vivres du Canada.

2. $2,500.

3. Nul rapport reçu jusqu'à présent.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Oui.

LE MAJOR A. L. POMEROY.

M. CANNON demande:

1. Le major A. L. Pomeroy a-t-il été nommé inspecteur des fermes dans les Cantons de l'Est du chef de la commission de l'établissement des soldats?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui?

4. Le major Pomeroy a-t-il été en activité de service pendant la guerre?

5. Dans l'affirmative, quand et où?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Le major A. L. Pomeroy est employé temporairement à titre d'inspecteur et d'estimateur dans les Cantons de l'Est.

2. Depuis le 1er mai 1919. Il a été nommé par la commission du rétablissement des soldats.

3. $150 par mois, quand il est employé.

4. Rien n'établit que ce fonctionnaire ait fait du service actif pendant la présente guerre.

5. Répondu sous le n° 4.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

1. Le navire "Niobé" a-t-il fait des prises pendant la guerre?

2. Dans l'affirmative, quelle était leur valeur estimée?

Par M. CASGRAIN:

1. Quelle somme d'argent a été payée par le Gouvernement ou par un ministère ou une commission nommée par le Gouvernement touchant les emprunts canadiens de guerre pour les années 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918, respectivement?

2. A qui cet argent a-t-il été distribué?

[L'hon. M. Crerar.]

3. Quels sont les noms des différentes personnes ou compagnies auxquelles ces sommes ont été payées?

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. DESAULNIERS:

Copie de tous mémoires, correspondances, rapports, plans et estimations se rapportant à la construction d'un mur de protection sur la rive du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis le village de Saint-François-Xavier, dans le comté de Champlain.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 94), déposé par l'honorable M. Meighen, concernant les forces hydrauliques du Canada.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN A QUEBEC.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de prolonger le délai dans lequel la St. John and Quebec Railway Company doit achever la construction et l'équipement de sa ligne ferroviaire entre un endroit à Centreville ou tout près, comté de Carleton, et un endroit à Andover ou tout près, comté de Victoria, N.-B., jusqu'au 31 décembre 1921, tant en vertu de la convention intervenue sous l'empire de l'article trois de la loi du chemin de fer Saint-Jean-et-Québec, 1916, qu'en vertu de la convention subsidiaire faite sous l'empire de l'article six de ladite loi: A condition que ladite prorogation ne sera accordée qu'en vertu de la première convention citée après obtention du consentement de Sa Majesté au nom de la province du Nouveau-Brunswick.

M. McKENZIE: L'honorable ministre voudrait-il fournir des explications?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il s'agit de prolonger le terme prévu pour le parachèvement de la partie de ce chemin qui s'étend de Centreville, comté de Carleton, à Andover, comté de Victoria, N.-B. Au cour de cette session le Chambre a adopté un bill dans ce sens, mais il ne comprenait pas cette partie-là du chemin.

M. CAHILL: Pourquoi soumettre cette question à la Chambre plutôt qu'au comité des chemins de fer?

L'hon. M. REID: Ce chemin de fer est construit par le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Il devait s'étendre du Transcontinental jusqu'à Saint-Jean. Le gouvernement fédéral en a pris possession et il l'exploite sur une base de pourcentage. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'a pas encore fini de se construire, et il demande une prolongation de délai à cette

fin. Le bill numéro 5 adopté au cours de cette session accorde une prolongation de délai pour le parachèvement de la partie qui s'étend depuis Gagetown jusqu'à la ligne du Pacifique-Canadien, à ou près de Westfield. Il aurait dû comprendre aussi la partie qui s'étend de Centreville à Andover. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick nous a signalé cette omission et nous a demandé de faire adopter le bill dont il s'agit maintenant, afin de prolonger jusqu'au 31 décembre le délai prévu pour le parachèvement de toute la ligne. Il n'est pas d'usage de renvoyer au comité des chemins de fer des bills de cette nature; en effet, il ne s'agit ici que du prolongement d'une ligne de l'Etat.

(Le projet de résolution est lu pour la 1re et 2e fois et adopté.)

L'hon. M. REID demande à présenter un projet de loi (bill n° 117), tendant à autoriser une prolongation de délai pour le parachèvement du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, entre Centreville, dans le comté de Carleton, et Andover, dans le comté de Victoria (N.-B.)

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA COMMISSION BIOLOGIQUE.

Le projet de loi (bill n° 106), déposé par l'hon. M. Ballantyne (ministre de la Marine et des Pêcheries), tendant à modifier la loi concernant la commission biologique, est lu une 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er (devoirs du conseil).

M. COPP: Le ministre expliquera-t-il cet article?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'unique objet du bill est de corriger une erreur commise sans le vouloir en 1912, lors de l'adoption de la loi. C'est afin de conférer les pouvoirs nécessaires au sous-ministre et à ses subalternes, sans nuire aucunement aux travaux du conseil de biologie.

M. COPP: Donne-t-il à un fonctionnaire le privilège de parcourir tout le pays afin de faire des recherches?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, le changement a pour seul but d'accorder au sous-ministre et à ses subalternes l'autorisation de faire les recherches qu'ils jugeront bon sur des problèmes scientifiques et techniques.

M. COPP: Sur cette matière?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.—Traitements, y compris $6,000 au sous-ministre, $2,500 pour promotion et traitement de W. R. Little, commissaire de l'immigration pour le district de l'Est, $139,767.

Dépenses casuelles, $35,000.

M. CAHILL: Le ministre expliquera-t-il ces crédits?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Il y a augmentation de la somme demandée. Pendant l'exercice, le service de la quarantaine a été confié au ministère de l'Immigration, ce qui a rendu nécessaire l'accroissement du nombre des employés. Ce ministère, comme plusieurs autres, compte plusieurs commis qui ont fait partie des surnuméraires pendant des années. Quelques-uns sont devenus des employés réguliers. Les promotions et les augmentations statutaires expliquent la différence dans le chiffre du crédit.

M. CAHILL: Il semble déraisonnable d'accroître ainsi la dépense de ce ministère lorsqu'il arrive très peu d'immigrants. Le ministre pourrait nous dire quels sont ses calculs au sujet de l'immigration et de la colonisation; s'il se fait quelque chose pour cette dernière ou si l'on a des projets, et quelle est son idée relativement à l'immigration. Le ministre pourrait aussi nous apprendre s'il se propose de continuer à recevoir au Canada des mormons, des mennonites et des huttérites. Autrement, le crédit devrait être diminué, au lieu d'être accru.

L'hon. M. CALDER: Dans un sens, le travail de bureau à Ottawa a beaucoup augmenté depuis un an environ. Le ministère n'a pas seulement amené des gens au pays, il a dû surveiller de près ceux qui faisaient la navette entre le Canada et les Etats-Unis. A cet égard, du moins, il n'a jamais eu auparavant autant d'ouvrage à faire. Pour cette raison, il lui faut accroître la dépense.

Quant à l'immigration en général, je crois que nous avons très peu de chances d'amener ici des Européens dans un avenir rapproché. La situation de la navigation est telle que nous ne pouvons pas compter recevoir un grand nombre d'émigrés de la Grande-Bretagne ou du continent européen, et il en sera ainsi pendant quelque temps encore.

D'un autre côté, nous continuons à recevoir beaucoup d'immigrants des Etats-Unis;

l'an dernier, il en est venu près de 60,000. L'année précédente, il en était venu environ 75,000 et je ne serais pas surpris si, cette année, il nous arrive de 75,000 à 100,000 habitants des Etats-Unis avec le dessein de s'établir au Canada. A l'heure qu'il est, il est très difficile de prévoir quelle sera la situation relativement à l'immigration d'Européens. Je suis porté à croire que, dès que l'équilibre sera rétabli, nous pourrons compter une forte immigration venant de la Grande-Bretagne et probablement des pays septentrionaux d'Europe. Toutefois, on ne peut que se livrer à des conjectures, vu l'état d'instabilité où se trouvent actuellement ces pays.

Nous pouvons compter que les Etats-Unis continueront de nous fournir des immigrants, car ce pays possède une population d'à peu près 115 millions d'habitants, l'accroissement naturel de cette population est très considérable et nos voisins n'ont plus guère de terres à livrer à la colonisation. Ajouté aux éléments que leur fournit l'étranger, je crois que cet accroissement naturel de la population des Etats-Unis aura pour effet, d'ici à quelques années encore, d'amener un très grand nombre d'immigrants au Canada. Il y a lieu de prévoir que le flot de l'immigration ira toujours grossissant tant que notre pays aura des terres arables à mettre à la disposition des colons.

M. MICHAUD: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous expliquer ce crédit en ce qu'il a trait au service de l'immigration dans le district de l'Est? Comment ce district est-il formé?

L'hon. M. CALDER: Dans le cours de l'année, on a modifié l'organisation du service extérieur du ministère. Le Canada a été divisé en trois districts d'immigration qui sont: le district de l'Est, celui des Prairies—qu'on nomme le district de l'Ouest—et celui du Pacifique. Pour chacun de ces districts il y a un commissaire chargé de veiller à ce que tous les fonctionnaires placés sous ses ordres fassent observer la loi relative à l'immigration. Le district de l'Est embrasse à peu près toute la région orientale du Canada qui se trouve à l'est des Grands lacs; il est sous la direction d'un ancien fonctionnaire du département à Ottawa, M. Little, dont le personnel sera formé de cent cinquante ou deux cents employés.

M. MICHAUD: Je demanderai au ministre de faire observer au commissaire Little que le poste d'agent d'immigration à Clair, comté de Madawaska, est vacant depuis quatre ou cinq mois. Le percepteur de la douane m'a-t-on dit, fait fonction d'agent en attendant la nomination d'un nouveau titulaire. Cette nomination presse, il faudrait la faire sans plus tarder, vu qu'à l'été il nous vient des Etats-Unis un bon nombre de sujets peu recommendables. Il importe de surveiller de très près l'immigration en cette partie-là du pays; on y est souvent obligé de renvoyer des immigrants suspects. Le percepteur de la douane n'a pas le temps de s'occuper de ce travail avec tout le soin qu'il exige, et c'est pourquoi je considère que la nomination d'un agent devrait se faire sans retard.

L'hon. M. CALDER: Personnellement, je ne suis pas au fait de la situation qui prévaut là-bas; mais dans tous les cas de ce genre, le ministère étudie avec soin la question de savoir s'il y a lieu de trouver un agent à titre permanent. Si une telle nomination est jugée nécessaire, nous nous occuperons sans tarder de ce que l'honorable député vient de signaler à l'attention.

M. EULER: A en juger par le langage du ministre, le plus grand nombre des immigrants qui entrent maintenant au Canada s'en vont dans l'Ouest et s'y établissent sur les terres. La plupart d'entre eux, j'imagine, viennent des Etats de l'Ouest. Si tel est le cas, le ministère a-t-il encore des agences dans l'est des Etats-Unis, et s'il en a, dans quel but les maintient-il?

L'hon. CALDER: Cet aspect de la question de l'immigration pourra s'examiner en de meilleures conditions quand viendra la mise à l'étude du crédit relatif aux appointements de tous les agents que nous avons aux Etats-Unis et ailleurs. Nous maintenons encore nos agences dans la région orientale de l'Union américaine. L'an dernier, nous avons aboli celle de Philadelphie, mais nous avons maintenu toutes les autres.

M. CAHILL: Le ministre ne nous a rien dit de ce que son département accomplit dans le domaine de la colonisation.

L'hon. M. CALDER: Nous avons décidé l'année dernière que les anciens combattants seraient seuls admis à s'établir sur les terres fédérales qui se trouvent à proximité des voies ferrées, soit dans un rayon de quinze milles; mais la concession gratuite de terres aux colons se poursuit encore, principalement dans le nord de la Saskatchewan et de l'Alberta. Pour ce qui est de l'Est canadien, notre campagne de publicité se continue aux Etats-Unis. Si je ne me trompe, il nous est venu, depuis à peu près six mois, un assez grand nombre d'immigrants de la Nouvelle-Angleterre qui sont allés s'établir dans la région septentrionale

de la province de Québec. Les agences que nous avons dans l'est des Etats-Unis ont accompli un travail très fructueux et déterminé un très grand nombre de personnes à venir s'établir sur les terres canadiennes. Tout me porte à croire qu'à l'avenir nous obtiendrons à cet égard des résultats encore plus satisfaisants.

M. CAHILL: Parmi les 60,000 immigrants de l'année dernière, combien à peu près s'en trouvait-il qui appartenaient aux sectes dont les journaux s'occupent si fort depuis quelques semaines?

L'hon. M. CALDER: Nous n'avons pas tenu compte des croyances religieuses de ceux qui sont entrés au pays; nous les avons seulement classés par nationalités.

M. CAHILL: A en croire les journaux, le nombre des hutterites et des mennonites qui ont immigré au Canada serait de 30 à 60,000. Ils disent que quelques-uns des mormons se sont établis sur des réserves des sauvages reprises l'an dernier par le Gouvernement, et que la plus grande partie des immigrants de l'an passé étaient composés de cette classe d'individus. Le ministre pourra certainement nous donner, à quelques milliers près, le nombre des huttérites et des mormons qui ont immigré au pays en 1918.

L'hon. M. CALDER: Je ne pourrais dire au juste parce que nous n'en avons pas tenu compte. J'ai demandé aux fonctionnaires de m'en dresser un rapport, mais je n'ai pu l'obtenir. On m'a dit, j'ignore si c'est vrai ou non, que le nombre total des huttérites sur ce continent n'est pas plus de deux mille cinq cents dont une certaine partie seulement ont émigré au Canada.

L'immigration des mennonites n'a pas été bien forte; je ne crois pas qu'il en soit venu au Canada plus de cinq ou six cents l'an dernier. Quant aux huttérites, il a pu en venir un millier au pays; ce serait la limite. Je n'ai pas vu dans les journaux que nous avions reçu vingt-cinq mille ou trente mille de ces immigrants. Je suis absolument sûr que le rapport est très exagéré.

M. EULER: Les mennonites qui ont immigré dans l'ouest du Canada viennent-ils des Etats de l'Ouest ou de l'Est? A-t-on pris des renseignements sur leur caractère et leurs habitudes? Je ne connais rien des huttérites que l'on a confondus avec les mennonites.

L'hon. M. CALDER: La plus grande partie des mennonites qui se sont établis dans l'ouest du Canada viennent du Kansas et des Etats voisins. Très peu ont quitté les Etats de l'Est. Je ne vois pas la nécessité d'une enquête. Malheureusement, il y a mennonites et mennonites, et les habitants de l'Ouest du pays en connaissent les conditions.

Quelques membres du comité savent que récemment j'ai eu la visite de six évêques de cette secte qui m'ont appris qu'ils avaient la conduite de dix mille âmes dans les trois provinces de l'Ouest. Ils appartiennent à la vieille colonie des mennonites, cette partie de la secte qui refuse carrément d'envoyer les enfants à l'école publique. Ces mennonites sont établis au pays depuis trente, quarante et cinquante ans. Les membres du comité le savent probablement, les gouvernements provinciaux de l'Ouest ont eu toutes les peines du monde à exhorter ces gens à bénéficier de nos écoles publiques. Malheureusement, ils n'ont pas voulu se rendre à ces conseils. Voilà pourquoi dans l'ouest du Canada, on a demandé l'expulsion de ces individus jusqu'à ce qu'ils soient prêts à se soumettre aux lois de l'instruction publique et aux autres lois du pays. Il est malheureux que cette situation existe, mais elle n'en existe pas moins. Je connais plusieurs établissements mennonites dans l'ouest du Canada. Ceux qui ont abandonné leurs vieilles idées, obéissent aux lois et mènent une vie régulière. Ils sont de grands producteurs et font des progrès remarquables à plusieurs points de vue. Ce sont d'excellents citoyens. Mais tant qu'une partie de ces sectaires refuseront d'obéir à nos lois d'éducation, dans les provinces de l'Ouest, on cherchera à leur refuser l'entrée du Canada.

M. EULER: Je ne veux nullement prendre la défense d'aucun mennonite qui refuserait d'envoyer ses enfants aux écoles publiques. Je suis même surpris que des mennonites de l'Ouest manifestent ce refus. Je ne serais pas du tout étonné d'apprendre que tous les mennonites ne pensent pas de la sorte, parce que ceux qui vivent dans l'Alberta viennent du comté de Waterloo, où ils ne font pas de difficulté d'envoyer leurs enfants aux écoles communes. Je ne pense pas qu'ils aient jamais songé à avoir des écoles à eux. Ils ne conversent dans leur langue qu'entre eux-mêmes. Cette langue est connue sous le nom de hollandais de Pennsylvanie, combinaison d'anglais et d'allemand. Ces mennonites ont vécu un siècle dans ce comté et ne se sont jamais opposés à envoyer leurs enfants aux écoles publiques.

Pourquoi veut-on surtout chasser les mennonites de l'ouest du Canada? Est-ce parce qu'ils ne veulent pas laisser leurs enfants fréquenter les écoles publiques ou parce qu'ils s'opposent au service militaire obli-

gatoire? Ce sont des citoyens moraux, industrieux et honnêtes. Je suis certain que les honorables députés qui ont connu ces mennonites dans l'ouest d'Ontario, qui ont vu leurs terres et tous leurs travaux administrés avec intelligence, partageront mon avis, bien qu'on puisse les blâmer de s'opposer au service militaire obligatoire.

Comme l'a dit le ministre, il y a mennonite et mennonite. Les mennonites de la nouvelle souche ont des croyances religieuses quelque peu différentes de celles de leurs aînés. A ma connaissance, plusieurs ont offert leurs services à l'armée cette année.

Je n'ai pas ici une lettre qui m'est parvenue peu de temps après notre débat sur la question des unionistes. L'auteur de cette lettre m'est bien connue et je crois ce qu'il dit: il affirme que dans cette ville loyale par excellence, Toronto, une certaine congrégation mennonite a donné plus de soldats volontaires à l'armée que n'importe quelle congrégation de la ville. Cette congrégation devait être formée de la secte appelée nouveaux mennonites; les membres de cette secte établis dans l'Ontario cherchent de plus en plus à se fusionner avec les autres groupes de notre population, surtout dans les villes. Je veux faire remarquer au comité que si les mennonites de l'Ouest refusent d'envoyer leurs enfants aux écoles publiques ils diffèrent des mennonites qui habitent l'ouest de l'Ontario.

L'hon. M. CALDER: Je donne ma parole à l'honorable député que j'ai cité des faits.

M. EULER: Je n'évoque pas en doute les paroles du ministre.

L'hon. M. CALDER: Des milliers de mennonites de l'ancienne secte refusent absolument d'envoyer leurs enfants aux écoles publiques.

M. EULER: Dans l'Alberta?

L'hon. M. CALDER: Je ne sais s'il s'en trouve dans l'Alberta; mais il y en a un grand nombre dans la Saskatchewan et le Manitoba. Ce n'est que juste d'expliquer au comité la raison de leur objection. Il y a quelque cinquante ans, avant que ces gens viennent au Canada ils ont envoyé ici certains délégués de Russie. Ces délégués ont délibéré avec le Gouvernement pour arrêter les conditions de leur venue au pays. Ces négociations eurent lieu en 1872; en 1873 le Gouvernement du jour, par un décret du conseil a pratiquement garanti à ces gens qu'ils auraient leurs propres écoles religieuses; c'est pour cette raison, disent-ils, qu'ils sont venus au Canada. Il y avait, naturellement, d'autres conditions aussi. Au cours des dix années de 1870 et de 1880 ils ont établi et maintenu leurs propres écoles.

Ces écoles sont très primitives; elles n'enseignent pratiquement que la Bible; la langue anglaise n'est pas parlée et il n'y a pas de livres de classe. Ceux qui sont arrivés au pays il a cinquante ans, et leurs descendants, n'ont jamais cessé de maintenir qu'ils ont tout droit d'attendre que le gouvernement du Canada s'en tienne à la convention d'alors. Or, il est dit, et, je crois, avec raison, que le gouvernement d'alors n'avait pas le droit de conclure une entente pareille. Le gouvernement n'avait pas juridiction sur les écoles du Manitoba, je doute fort aussi qu'on en ait parlé dans les actes d'autonomie lorsqu'on a créé les nouvelles provinces. En tout cas, les trois provinces des prairies déclarent qu'elle ne permettront pas à ces conventions d'entraver le progrès de leurs écoles publiques. Elles tiennent absolument à ce que ces colons envoient leurs enfants aux écoles publiques; c'est la discussion occasionnée par cette difficulté qui a fait naître cette aversion intense qui existe aujourd'hui contre les mennonites dans l'Ouest.

M. COPP: Je vois un item de $5,000 pour le directeur général de l'hygiène publique, qui se votait auparavant avec le budget du département de l'Agriculture. Est-ce que ces appointements regardent le département de l'Hygiène publique que nous avons créé par une loi dernièrement?

Dans la loi qui crée le département de l'Hygiène publique se trouve une prescription à l'effet que le département, une fois créé, prendra à sa charge certains services aujourd'hui accomplis par divers départements et qu'en plus, les appointements des fonctionnaires affectés à ces services, seront également inclus dans le budget du nouveau ministère. Le fonctionnaire en question va permuter au ministère de l'Hygiène publique et son traitement le suivra.

M. MICHAUD: Le ministre sait-il que les mormons qui arrivent aujourd'hui en notre pays et y construisent des demeures ont laissé des épouses aux Etats-Unis? Si la chose est vraie j'aimerais que le ministre nous explique la situation.

L'hon. M. CALDER: La chose n'est pas vraie, que je sache.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis plutôt désappointé de voir que le ministre ne fait pas d'effort pour diminuer le montant de son budget. Pratiquement chaque crédit est plus considérable que l'an dernier. Or, nous savons tous que l'immigra-

tion est fort diminuée; il est donc tout naturel que nous voulions voir une réduction dans les frais de ce département, ou du moins ne pas les voir augmenter.

Je constate, à la page 72 des comptes publics, qu'en 1908, année qui vit arriver au Canada un nombre considérable d'immigrants et qui fut marquée par une propagande active, en Europe et dans les principales villes des Etats-Unis, la dépense du département n'a été que de 960,000 piastres, tandis qu'en 1917, elle a monté à 1,181,000 et, en 1918, à 1,200,000 piastres. Il semble que la dépense augmente en raison de la diminution du nombre d'immigrants. Cela est extraordinaire.

Je prierai le ministre d'expliquer cette situation et la raison pour laquelle on n'a fait aucun effort, depuis trois ou quatre ans que l'immigration est presque nulle, pour réduire les dépenses du département.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas les statistiques sous la main, mais l'affirmation de mon honorable ami est loin d'être exacte. Pour 1914 ou 1915, la dépense du département a atteint jusqu'à 1 million 900 mille dollars, tandis que notre dépense totale, au titre de l'immigration, l'année dernière, n'a représenté qu'un peu plus d'un million; c'était donc une diminution d'au moins 900,000 dollars.

Au cours des trois ou quatre dernières années, on a diminué d'une façon très appréciable le personnel du département. En 1914 ou 1915—j'oublie quelle année, mais notre dépense fut le plus élevée—nous avions 780 fonctionnaires. Ce chiffre a été abaissé à 450 environ, tout compris. L'année dernière, on a remercié de leurs services environ 100 fonctionnaires du département par tout le Canada, ce qui nous a permis de réaliser une économie de 100,000 dollars, au seul titre des appointements.

Il est un détail qu'on peut quelquefois oublier, c'est que les lois récentes ont rendu absolument nécessaire le maintien d'un cordon de fonctionnaires le long de notre frontière d'un océan à l'autre, et que ce service est indispensable, avec ou sans immigration. Nous devons avoir constamment un surveillant quelque part au sud de Montréal, peu importe le nombre d'immigrants qui arrivent, et la même chose existe tout le long de nos côtes. Un service de surveillance a été établi par la loi, et c'est pour cela que le personnel doit être maintenu.

Quant à notre personnel opérant en Angleterre, s'il n'a peut-être pas été très actif pour nous recruter des immigrants depuis trois ou quatre ans, soyons sûrs, toutefois, qu'il n'y a pas d'autres divisions du service public qui a eu autant à faire. On lui avait imposé des responsabilités qui différaient entièrement de sa besogne ordinaire. Depuis des mois il a dû s'occuper du renvoi au Canada des parents des soldats. Ce travail est très compliqué et réellement difficile; il devra se continuer durant encore quelques mois. Malgré cela, le personnel d'Angleterre a été sensiblement diminué. Aux Etats-Unis, où opèrent vingt et une agences environ, on a fermé deux ou trois bureaux, et le personnel a été diminué de dix fonctionnaires. Nous devons maintenir ce service, si nous voulons faire face à l'immigration qui doit bientôt commencer.

Un détail qu'il faut toujours avoir présent à l'esprit est bien celui-ci: lorsqu'on a instruit quelqu'un dans ce travail, on ne peut pas le laisser partir, s'il est un bon fonctionnaire, et le fait même que l'immigration a été peu active depuis deux ou trois ans, n'est pas une raison qui nous excuse de remercier de leurs services des fonctionnaires qui ont travaillé pour nous durant un grand nombre d'années et qui sont capables. On a fait tous les efforts possibles pour diminuer notre dépense au chiffre le plus bas, je crois, et si l'on pourvoit, dans ce crédit, à certaines augmentations, il ne s'ensuit pas nécessairement que cet argent sera dépensé. Si l'occasion se présente de dépenser cet argent à propos, cette année, ce crédit a donc sa raison d'être.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis certain que les chiffres que j'ai indiqués au ministre sont exacts, puisque je les ai pris dans les comptes publics, mais nous n'avons pas encore une estimation de ce que le ministère se propose de dépenser durant l'exercice en cours. Je suppose qu'il a devant lui un état indiquant ce montant, et s'il en est ainsi, nous pourrons juger s'il a diminué ou non les dépenses par rapport au budget de 1918.

L'hon. M. CALDER: La discussion sur ce point pourrait être utilement remise à la séance qui sera consacrée à l'examen des crédits généraux du département, figurant au budget de l'Immigration et de la Colonisation. Nous discutons en ce moment les prévisions de l'administration centrale. Lorsque nous en viendrons aux autres crédits, je serai en état de donner quelques renseignements.

M. CAHILL: Les années passées, le département de l'Immigration avait à offrir aux colons des terres gratuites. Qu'est-ce que le ministre se propose maintenant de

faire pour encourager les immigrants à prendre la route du Canada? Des 60,000 immigrants entrés l'année dernière, combien se sont établis sur des terres?

J'aimerais connaître l'avis du ministre au sujet de l'établissement d'immigrants sur des terres éloignées de plus de quinze milles d'un chemin de fer. Permet-on aux immigrants de s'établir sur n'importe quelle terre du gouvernement fédéral, sans égard à la distance des voies ferrées? Le ministre pourra difficilement prétendre que la grève de Winnipeg est de nature à encourager les journaliers à venir s'établir au Canada; il ne soutiendra certainement pas que les prix élevés des terres voisines du chemin de fer, dans l'Ouest, et détenues par des spéculateurs, sont une invite à l'immigration.

Si ce département n'est pas en état de faciliter l'immigration et la colonisation, nous devrions changer son nom et voter une somme suffisante pour surveiller la frontière, comme l'a fait remarquer le ministre. Il faut que nous sachions ce pourquoi nous votons.

L'hon. M. CALDER: Il est facile pour les députés de voir quels sont les avantages avec lesquels on peut induire les étrangers à venir s'établir dans un pays neuf. Le Canada possède d'énormes ressources naturelles; l'étendue de terrain cultivable qui convient à la colonisation est, sans exagérer, de cent millions d'acres répartis dans les différentes provinces. Nos terres de homesteads longeant les voies ferrées—je parle des terres du domaine fédéral—sont pour ainsi dire toutes occupées. Mais il y a beaucoup d'autres terrains, évalués de $15 à $20 l'acre, ce que l'on peut facilement signaler à l'attention des futurs colons. Ceux qui sont venus des Etats-Unis au Canada depuis quelques années n'ont pas recherché les terres de homesteads, mais ont généralement acheté les terrains dont je viens de parler. On estime qu'il y a dans l'Alberta et la Saskatchewan seulement, plus de 25 millions d'acres de ces terres qui, tant que le prix ne dépassera pas $25 à $30 l'acre, continueront un véritable attrait pour ceux qui désirent faire de l'agriculture dans un pays neuf.

Le travail du département consiste à porter ces faits à la connaissance des futurs immigrants. C'est ce que l'on fait aux Etats-Unis par l'intermédiaire de nos agences, par des annonces et autres moyens divers. Or, c'est en partie dû à ce travail du département que les colons viennent au Canada. Dans l'est du Canada, surtout en Ontario et en Québec, et un peu dans le Nouveau-Brunswick, il y a encore des étendues de terrains propices à la colonisation. Certaines terres ne demanderaient que d'être un peu améliorées. Mais, cependant, les conditions sont telles, qu'il est possible d'attirer dans le nord de l'Ontario, dans le nord de Québec et dans le Nouveau-Brunswick, des colons qui désirent s'établir sur des terres totalement ou partiellement boisées.

Nous sommes en ce moment en pourparlers avec ces provinces, et nous avons l'intention de faire préparer des plans pour montrer à ceux qui désirent s'établir dans des régions comme le nord de l'Ontario ou la province de Québec, les avantages qu'ils peuvent trouver dans ces trois provinces. Je n'ai aucun doute que si ces plans sont préparés comme il faut, et si l'on donne suffisamment de publicité, on pourra induire un assez grand nombre de gens à venir s'établir dans ces régions de l'est du Canada.

L'honorable député doit connaître un grand nombre de colons qui sont venus dans le nord de Québec. J'ai l'intention de faire faire un examen de la situation cet été, afin que nous soyions absolument au courant des faits. Nous consulterons les gouvernements de Québec et de l'Ontario, et avec leur coopération, nous espérons pouvoir entreprendre une campagne de publicité en Angleterre et aux Etats-Unis, qui aidera à la colonisation et au développement de ces régions de l'est du Canada auxquelles j'ai fait allusion. J'ai déjà eu plusieurs entrevues avec des ministres des gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et j'espère que nous pourrons aider au développement de ces provinces en y amenant des colons.

M. CAHILL: Le ministre a-t-il une idée de l'endroit où nous pourrons obtenir des colons pour le nord de l'Ontario? De quels pays pense-t-il que ces colons pourront venir? On est à peu près sûr que la Grande-Bretagne n'en fournira pas, parce que les immigrants de ce pays préfèrent rester dans les régions plus développées ou s'en aller dans l'Ouest. Je n'ai aucun doute qu'il est possible d'avoir une certaine catégorie de colons pour le nord de l'Ontario, qui développeraient cette grande étendue de terrain qui se trouve entre l'est et l'ouest, le long du Transcontinental et du Nord-Canadien. Le ministre a-t-il une catégorie de colons spéciale en vue qu'il puisse induire à venir développer cette région?

L'hon. M. CALDER: Non; mais je ne voudrais pas assurer que les Anglais n'y viendraient pas.

M. CAHILL: Ils n'y sont pas venus jusqu'ici.

L'hon. M. CALDER: Peut-être que non. Il se peut qu'ils ne soient pas au courant des conditions qui y existent ou s'en font une idée qui n'est pas favorable. On ne les a peut-être pas suffisamment renseignés. En tout cas, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas induire les Anglais à venir s'établir dans le nord de l'Ontario et même dans le nord de Québec. Après tout, quand nous examinons l'histoire du Canada, nous voyons que ce sont des Anglais qui, autrefois, sont allés ouvrir les nouvelles régions. Il n'y a donc pas de raison, si l'on établit des conditions convenables, pour que les Anglais ne viennent pas s'établir dans les régions dont nous parlons.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): Est-ce que l'on permet l'immigration au Canada de colons d'origine ennemie, Autrichiens et Allemands, qui ont demeuré aux Etats-Unis pendant un certain temps?

L'hon. M. CALDER: La loi, dans sa teneur actuelle interdit l'entrée du pays à tout étranger ennemi, quel que soit son pays d'origine. Un immigrant, Autrichien d'origine, qui devient citoyen des Etats-Unis, ne serait plus un étranger ennemi. Il serait citoyen des Etats-Unis.

M. CAHILL: Je voudrais bien savoir où se trouvent ces terres à $15 l'acre dont parle le ministre. Je connais quelque peu l'Ouest canadien et la valeur de ses terres. Si les agents du ministre disent qu'on peut acheter des terres à $15 l'acre dans un rayon rapproché des chemins de fer, ils trompent le public; car il y a fort peu d'endroits où l'on peut acheter des terrains à 15, 20 ou 25 dollars l'acre, dans un rayon rapproché des chemins de fer. Avant que le ministre ne grève davantage le chapitre de son budget affecté à l'immigration, qu'il adopte donc quelque mesure dans le but d'arracher les terres de l'Ouest canadien des serres des spéculateurs qui les monopolisent en prévision d'une hausse dans le prix de ces terrains; qu'il cesse donc de recruter à l'étranger à grands frais pour l'Etat des clients pour l'achat de ces terres, au préjudice du Canada et surtout de l'Ouest canadien. Nos chemins de fer desservent le territoire où les terres sont toutes monopolisées par les spéculateurs. Nos chemins de fer nationaux traversent les terres de la compagnie du Pacifique-Canadien. On ne saurait acheter ces terres pour $15 l'acre. Et les terres arables qui se trouvent dans un rayon assez rapproché d'un chemin de fer se vendent à 25, 30, 40 et 45 dollars l'acre. Le prix des terres et les paiments en argent comptant sont d'un chiffre si élevé que celui qui n'a qu'un petit capital, disons de 2,500 à 3,000 dollars, se trouve dans l'impuissance de s'établir sur ces terres, même d'obtenir un quart de section, parce que les propriétaires exigent un paiement d'un chiffre élevé et il faut beaucoup d'argent pour se procurer des bestiaux et des machines agricoles. Les journaux du matin nous disent que le département du rétablissement des soldats dans la vie civile a reçu des soldats près de 5,000 demandes de terres et qu'on en a accordé près de 1,900. S'il y a tant de terres que le département est en mesure de recruter des immigrants dans le monde entier, les soldats devraient en obtenir plus facilement. Si nous n'avons pas de terres, pourquoi faire venir à grands frais des étrangers au pays qui grossiront le nombre des sans-travail et des grévistes? S'il n'y a pas assez de travail pour notre population, pourquoi inviter des immigrants à venir s'établir au pays et aggraver ainsi les difficultés de la situation? En ce moment, le Parlement vit peut-être dans une fausse sécurité. A mon avis, la situation créée par le conflit industriel est bien plus grave que le Gouvernement ne le pense. Les ministres nous disent qu'ils n'ont pas de communication avec Winnipeg et que les renseignements obtenus sur la grève leur viennent des journaux. S'il en est ainsi, au lieu de siéger ici et de voter des crédits affectés à l'immigration, il faudrait étudier les causes fondamentales de ce malaise et surtout les raisons de notre impuissance à accélérer le retour à la terre et à enrayer l'exode rural vers les villes. J'espérais qu'après avoir dirigé pendant plus d'un an et demi ce département, le ministre se serait formé un système bien précis en matière d'immigration et de colonisation; j'espérais qu'il serait venu nous dire que, pour cette année, à son avis, il n'y a pas lieu de recruter plus d'immigrants; j'espérais qu'il nous annoncerait qu'il a solutionné le problème agraire, celui du retour à la terre et qu'il a enrayé l'exode rural vers les villes où nos nationaux vont grossir le nombre de ceux qui travaillent pour des gages dérisoires, pour un salaire de famine, rendu encore plus précaire par le renchérissement de la vie. Si le ministre ne peut nous éclairer davantage, il faut bien le dire, l'emploi qu'il fait de ce crédit de 1,500,000 dollars n'est guère judicieux.

M. McKENZIE: Les quelques observations que je vais présenter au ministre lui permettront peut-être de nous éclairer davantage, quand il soumettra à notre étude un

autre crédit se rattachant à l'immigration. On est frappé de stupéfaction en constatant le grossissement des frais de ce service. L'an dernier, j'ai rappelé au ministre que son département n'est guère qu'une subdivision du service: j'assimilerais volontiers la situation à celle du cultivateur qui est obligé de faire le partage de ses cent acres entre ses deux fils; ce qui suffirait à l'un est insuffisant pour les deux, quand il leur fait le départ de son bien. Pendant nombre d'années, ce service a été confié à un seul département; mais lorsqu'il fallut assurer l'avenir du cadet, le patrimoine fut subdivisé. Le cadet, personnifié par le ministre de l'Immigration, devrait comprendre que ce département n'est nullement nécessaire. Quoi qu'il en soit, on n'a jugé la chose nécessaire que lorsqu'une situation insolite eut surgi au pays.

Le ministre devrait apporter plus de soin aux affaires du ministère afin que personne n'ait lieu de dire que son administration est le moindrement entachée d'extravagance. Mais, comme l'a fait observer mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair), chose extraordinaire, à mesure que le nombre des immigrants diminue, le taux par tête augmente. Cet état de choses ne devrait pas être et le ministre devrait en donner une explication satisfaisante. Il y a une autre partie de son administration qui mérite qu'on s'y arrête, c'est que le ministre devrait être renseigné jusque dans les moindres détails sur tout ce qui s'y rattache. Ce ministère n'existe que depuis deux ans. Il a débuté au bas de l'échelle et tout y était neuf. Le ministre est le créateur de son département, c'est lui qui en a favorisé le développement et l'expansion et il l'administre depuis sa création. Il n'est pas dans la position de celui qui a pris la direction d'un ministère après plusieurs années de développement et dont on ne saurait attendre qu'il en connaisse les divers détails. Voici un ministère dont il a la direction depuis son inauguration et il ne devrait rien ignorer de ce qui s'y rattache. Il ne devrait pas être sans en connaître à fond toutes les ramifications cachées. Je suis plus ou moins désappointé du peu de familiarité et de connaissance dont il a fait preuve au sujet de son ministère et relativement à ces item. Je conçois que le ministre est fort occupé, qu'il a beaucoup à faire et que peut-être il ne prévoyait pas les questions qu'on lui poserait, mais je crois que le ministre devrait être en mesure de donner plus de détails et une réponse plus éclairée au sujet des diverses questions de bon aloi que l'on a faites. Le ministre nous dit qu'il y a d'autres item qui nous fourniront l'occasion de discuter plus au long la question des terres de l'Ouest, mais vu qu'il a maintenant abordé la question lui-même, je dirai que la prochaine fois, il devra pouvoir nous dire d'une façon systématique, prenant chaque province par elle-même, combien de terres le Gouvernement peut mettre en disponibilité pour la colonisation, où se trouvent ces terres, à quels prix, à quelle condition elles peuvent être ouvertes à la colonisation, à quelle distance elles se trouvent des chemins de fer dans les diverses provinces, et notamment dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Je ne sache pas que le Gouvernement ait une bien grande superficie de terre en Colombie-Britannique, et en ait une bien vaste dans l'Ontario—en effet, j'ignore si le Gouvernement possède des terres dans cette province. Je tiens aussi à dire au ministre qu'à mon sens, on a suivi un bien mauvais système pour la vente des terres du Gouvernement dans l'Ouest. De cela, le ministre n'est pas le moindrement responsable, mais il n'est peut-être pas trop tard pour inaugurer un meilleur système. Je crois que seules, certaines étendues de terrain devraient être réservées à la colonisation, et tant qu'elles ne seront pas aliénées et occupées, on ne devrait pas permettre aux colons de s'éloigner à des centaines de milles des voies ferrées, et pour un simple caprice ou par pure fantaisie, alors que les terres de ces districts éloignés ne sont pas meilleures que celles dont on peut disposer à une plus grande proximité des chemins de fer. En établissant un système de ce genre, les colons se trouveraient groupés ensemble, à portée d'une gare de chemin de fer, et nous ne serions pas obligés, comme nous le sommes aujourd'hui de construire un plus grand nombre de milles de voies ferrées que ce qui constitue une moyenne raisonnable par tête de population que nous desservons dans cette région. Je recommanderais au ministre d'étudier soigneusement la manière dont ces terres sont vendues, et de faire en sorte qu'à l'avenir, la répartition des terres se fasse sur une base convenable et en tenant compte des facilités de chemin de fer qui existent aujourd'hui dans l'Ouest. Il serait fort plus avantageux pour les colons eux-mêmes de suivre un pareil système, car ils pourraient expédier plus facilement leur grain et leurs autres produits. Ce serait également plus satisfaisant pour les groupes dont la population s'accroît, car ces gens auraient leurs écoles, leurs églises, et autres avantages avec beaucoup moins de difficultés lorsqu'ils se trouvent dans des établissements ou des

villages. C'est là une question sur laquelle je tiens à tout spécialement attirer l'attention du ministre.

Le ministre a fait cette observation que nous avons d'immenses étendues de terrain dans l'Ouest. Je suis heureux de l'apprendre, car je croyais savoir que le Gouvernement s'était trouvé désappointé, lorsqu'il a procédé à l'inventaire des terres dont il pouvait disposer pour l'établissement de soldats sur les terres. J'apprends—je ne saurais dire si la nouvelle est officielle ou non—que le Gouvernement, lorsqu'il s'est agi de trouver des terres pour les céder aux soldats, n'en possédait pas du tout autant qu'il l'avait pensé, et qu'aujourd'hui il s'aperçoit qu'il va lui falloir exproprier des terres que les compagnies ont achetées, ou ont reçues sous forme de subvention de chemins de fer, et que l'on retient probablement en vue de la spéculation. Lorsque le ministre viendra de nouveau devant le comité, il nous dira peut-être, pourvu que la chose relève de son ministère, quelle est la politique du Gouvernement relativement à ces terres.

En réalité, je suis désireux que le ministre fasse connaître les grandes lignes du programme du Gouvernement sur la façon dont il entend disposer des terres qu'il a à concéder pour favoriser les fins de l'immigration. Il existe une alliance très étroite entre le département de l'Intérieur et le ministère de l'Immigration et de la Colonisation. Je n'espère donc pas que le ministre répondra à des questions qui sont raisonnablement du ressort du département de l'Intérieur.

M. COWAN: Je n'ai pas besoin de justifier la conduite du ministre de l'Immigration, car cela n'est pas nécessaire. Je le connais depuis assez longtemps pour être en mesure de me rendre compte qu'il est capable de conduire son département sans mon aide. Je ferai observer, toutefois, que j'ai surveillé attentivement les méthodes d'administration qu'il a mises en vigueur depuis un an. Il a décapité, c'est vrai, une couple de mes amis politiques qui avaient été nommés sur ma recommandation, il y a quelques années; cela m'a fait de la peine, mais je suis obligé de l'avouer, en poursuivant cette politique, il a réussi à économiser de fortes sommes au Trésor tout en plaçant notre système d'immigration sur un bien meilleur pied que par le passé. Lorsque le ministre s'est rendu compte qu'un ancien tory ou un ancien grit n'avait pour ainsi dire rien à faire, il a bien fait, selon moi, de se dispenser de ses services, et c'est exactement là ce qu'il a fait.

Un DEPUTE: A la question.

M. COWAN: Voilà mon opinion, peu m'importe que mes honorables collègues la partagent ou non.

Les dépenses du département de l'Immigration sont peut-être un peu trop élevées, et le chef de l'opposition a parfaitement raison d'appeler l'attention du ministre sur les dépenses que nous avons faites par le passé, à l'époque où un flot continuel d'immigrants envahissait le sol canadien. Cependant, je désire signaler un fait à son attention et c'est celui-ci: la principale cause des difficultés que nous éprouvons au Canada, à l'heure qu'il est, provient de ce que, par le passé, nous n'avons pas exercé une surveillance suffisante relativement à l'immigration qui nous arrivait de partout; le résultat, c'est que nous avons admis au Canada, des gens qui n'auraient jamais dû y mettre le pied. Nous avons ces gens-là sur les bras aujourd'hui; ils constituent un problème que le ministre de l'Immigration est tenu de résoudre.

A l'heure qu'il est, nous sommes obligés de payer pour les imprudences du passé et, à mon avis, il est souverainement injuste d'en faire peser la responsabilité sur les épaules du ministre du jour, lorsque ces méfaits sont l'œuvre de ceux qui l'ont précédé aux affaires.

Pour moi, je suis en faveur de la continuation d'une vigoureuse politique d'immigration. Les honorables députés de l'Est sont peut-être satisfaits de rester bien tranquilles, de se croiser les bras et de ne rien tenter pour aider au développement du pays; ç'a m'a tout l'air d'être ce que l'on s'est contenté de faire dans certaines provinces de l'Est.

J'ai eu l'occasion de visiter, l'année dernière, les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. C'était la première fois que j'avais le plaisir de voir ces régions; je m'attendais à trouver des provinces bien peuplées et n'ayant plus de place disponible pour augmenter le chiffre de leur population. Or, j'ai été étonné de voir défiler sous mes yeux des milles et des milles d'un sol qui m'a paru être excessivement fertile, mais où il n'y a pas de colons. J'ai donc été forcé de conclure que la population des Provinces maritimes manque de cette vertu que l'on appelle le progrès. Il est à peu près temps que le ministre de l'Immigration, qui est un homme de l'Ouest, fasse une tournée dans cette partie du pays, afin de réveiller un peu la population, car c'est une région magnifique, à mon sens, mais les gens ne semblent guère se prévaloir des avantages naturels qu'elle offre. Dans l'Ouest cana-

dien, nous n'avons pas l'intention de nous croiser les bras et d'attendre que les immigrants se décident à prendre le chemin des provinces du Nord-Ouest, en vertu du régime qu'ont suivi les provinces de l'Est par les années passées. Nous savons que nous habitons une région fertile, mais nous n'espérons pas jouir de toute la prospérité que nous sommes en droit d'espérer tant qu'elle ne sera pas suffisamment peuplée.

Pour que le contentement règne dans une région, il est nécessaire qu'elle soit habitée par une forte population. Nous possédons dans l'Ouest des millions et des millions d'acres de terre fertile. Il se peut qu'une bonne partie de ces terres soient passées aux mains de particuliers, sous le régime de la politique vicieuse que nous avons suivie dans le passé. Cependant, je le demande, est-ce que le ministre de l'Immigration se contentera de se croiser les bras et de ne rien faire pour remédier à la situation en face de laquelle il se trouve placé? Je suis convaincu qu'il se mettra à l'œuvre sans délai. Si, par hasard, il allait laisser les choses en l'état où elles sont, je l'en avertis solennellement, il n'y aura personne au Canada pour lui faire une plus vigoureuse opposition que votre humble serviteur.

J'approuve, de tout cœur, le projet d'essayer d'amener au pays de nombreux immigrants des Etats de l'Ouest américain; c'est une excellente politique à tous les points de vue.

Dans l'Ouest canadien, les meilleurs colons que nous ayons sont venus de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et des Etats de l'Ouest américain. Des milliers de colons nous arrivent des Etats-Unis. Ces gens nous ressemblent beaucoup. Autrefois, lorsqu'ils commencèrent à affluer dans l'Ouest canadien, les colons américains avaient des notions assez curieuses sur les institutions britanniques. La majorité des nouveaux venus avaient dans l'idée qu'ils s'en venaient vivre sous un régime—comment dirai-je?—bien, sous un régime aussi absolu que celui du tzar de Russie, avant la révolution. Ils croyaient que le Canada était une simple colonie et que nos lois et nos institutions dépendaient du bon plaisir du roi d'Angleterre.

Ils ont depuis quelque temps changé d'idée sur le Canada; ils savent aujourd'hui qu'ils possèdent des mêmes droits et des mêmes libertés dont ils jouissaient aux Etats-Unis. Des centaines de townships sont peuplés d'Américains. Nous sommes heureux de les avoir parmi nous, et j'espère que le ministre continuera de s'efforcer à en faire venir d'autres au Canada. Il y a, dans l'Ouest, des terres pour les milliers d'immigrants venus de ces endroits que j'ai mentionnés, de même que pour nos soldats revenus d'outre-mer. Si nous éprouvons quelque difficulté à nous procurer les terres préférées par les soldats, ce n'est pas parce qu'il en manque. La terre est là, et c'est à nous de chercher un moyen qui la rende disponible. D'après ce que j'entends dire, je suis sûr que nous résoudrons bientôt ce problème d'une manière satisfaisante. En attendant, le comité devrait ouvrir au ministre un crédit qui lui permette de poursuivre la mission du département qu'il dirige. Je suis tout prêt à lui accorder un an pour élaborer un plan de conduite qui porte des fruits; je suis tout prêt à lui accorder même davantage pour corriger les fautes commises sous d'autres ministères.

L'hon. M. CALDER: Le chef de la gauche semble croire qu'un ministère de l'Immigration et de la Colonisation est un rouage inutile, et qu'il a été créé pour l'avantage de quelqu'un. Ce ministère que l'on dédaigne me paraît, à moi, avoir plus d'importance que tout autre département du service public. Rien de ce qui touche au gouvernement du pays n'a autant d'intérêt pour le peuple que l'immigration et la colonisation. Il y a longtemps, selon moi, que le cabinet aurait dû donner son attention à cette affaire, et c'est ce qui ressort d'un examen de l'état de choses en présence duquel nous nous trouvons aujourd'hui. Voilà ce que je me suis efforcé de faire comprendre à la Chambre dans les remarques que j'ai faites lors de la présentation du bill relatif à l'immigration. Nous aurions dû avoir dès longtemps un service dont la direction eût été confiée à un ministre de la couronne prêt à y consacrer tout son temps et toutes ses facultés. Pourquoi notre population n'est-elle que d'environ 8,000,000 d'habitants alors que, chez nos voisins du Sud, elle est de près de 115,000,000? Parce que, jusqu'ici, aucun gouvernement n'a encrore traité comme il l'aurait fallu cette affaire de colonisation et de développement du pays. La tâche est lourde peut-être; mais, avec un peu de conduite et les fonds qu'il faut, un ministre, quel qu'il soit, saura obtenir des résultats qui rendent au pays le centuple de ce qu'il aura dépensé. Notre négligence n'a duré que trop longtemps.

Nous avons, il est vrai, un service de l'immigration et de la colonisation relevant du ministère de l'Intérieur, mais à peine en connaissions-nous l'existence. Chacun

des ministres qui se sont succédé à la tête de ce département n'a donné à ce service qu'une attention passagère, ayant, croyait-il, de plus importants devoirs à remplir. Pour que le pays devienne le maître de ses destinées, pour qu'il se développe comme il le doit, pour qu'il se procure une immigration qui lui convienne, il faut ne plus apporter à ce sujet la même négligence que jusqu'ici. Nous avons de l'espace abondamment. Chaque province nous fournit de multiples chances d'établissement sur la terre et d'exploitation de nos ressources. Le problème qui s'impose à notre attention ne sera jamais résolu d'une manière satisfaisante par une politique parcimonieuse. A moins d'y mettre les fonds nécessaires, nous continuerons d'aller à la dérive comme par le passé.

D'autres pays sont en quête de colons. La Nouvelle-Zélande, l'Australie et l'Afrique du Sud se rendent compte de l'importance de ce travail, et elles y ont dépensé deux ou trois fois autant que le Canada. Pour rivaliser avec ces pays, pour obtenir notre part des émigrés de la métropole, il faut que nous soyons prêts à dépenser l'argent nécessaire.

L'honorable député se plaint de n'avoir pas eu les renseignements qu'il demandait. Il doit comprendre qu'il est difficile de prévoir la série de questions que l'on posera en pareille circonstance. Je me suis efforcé de fournir à la Chambre tous les renseignements que j'ai pu, et je crois avoir raisonnablement satisfait aux demandes que l'on m'a adressées.

On m'a demandé, par exemple, de déposer sur le bureau un état indiquant la quantité de terres disponibles dans chaque province, mais mon honorable ami me permettra bien de lui dire que c'est là une question à laquelle on serait incapable de répondre dans le cas de sa propre province? Il n'est pas un seul premier ministre, un seul gouvernement provincial qui puisse fournir une réponse à cette question. A la conférence que nous avons eue ici en novembre dernier, j'avais suggéré aux premiers ministres des provinces de voir à ce que des lois fussent votées prescrivant un inventaire des ressources naturelles de leurs provinces respectives. C'est ce que quelques-uns d'eux ont fait; ils ont commencé à recueillir des renseignements sur ce point.

Mais à l'heure qu'il est, par bonheur ou par malheur, ni le Gouvernement fédéral ni les gouvernements provinciaux ne savent au juste combien il y a de terre disponible pour les fins de colonisation dans les différentes provinces. J'espère que toutes les provinces vont voir à se procurer, aussitôt que possible, des renseignements exacts à ce sujet. Le chef de l'opposition l'a dit, il s'est commis de graves erreurs, dans le passé, au sujet de la colonisation de l'Ouest. Nous avons permis aux colons de s'établir partout à leur guise, et il est arrivé à plusieurs de s'établir loin des chemins de fer, ce qui a causé de nouvelles difficultés aux provinces de l'Ouest. Si l'on avait développé la colonisation le long des chemins de fer, on se serait exempté beaucoup de frais et de trouble. Cependant, il faut avouer que ce n'eût pas été tâche bien facile. En effet, il n'y a guère à empêcher le colon de se choisir une terre. Nous avons reconnu des droits aux squatters, et ils savent s'en prévaloir pour s'établir de préférence sur d'excellentes terres, bien qu'elles soient à cinquante ou soixante milles du chemin de fer. Les choses s'étant passées ainsi dans toutes les provinces de l'Ouest, je me demande si le Gouvernement fédéral aurait bien pu réussir à orienter autrement la colonisation.

L'honorable député pense que nous n'aurons pas assez de terres pour y établir les soldats. Il n'a voulu parler, sans doute, que des homesteads situés à une certaine distance des chemins de fer. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta comprennent de nombreux terrains qui peuvent être choisis comme homesteads; ils ne sont pas tous excellents, mais la plupart sont situés à courte distance des chemins de fer, et c'est parce que les autorités ont pensé qu'il serait injuste de demander aux soldats d'aller se fixer sur des terres situées à plus de 15 milles d'un chemin de fer, qu'elles ont prises les mesures nécessaires pour les mettre à même de s'établir sur des terres achetées, au lieu de s'éloigner des chemins de fer.

L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a dit que les terres valent beaucoup plus cher que je ne l'ai calculé. Je crois savoir ce que valent les terres de l'Ouest. Il y a deux jours, j'ai vendu, à raison de 15 piastres l'acre, un terrain que je détenais depuis une douzaine d'années; c'est un assez bon terrain, et il est situé à pas plus de quatre milles d'un chemin de fer. Cependant, ce prix ne représente pas le prix moyen des terrains de l'Ouest.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre veut-il s'établir définitivement à Ottawa?

L'hon. M. CALDER: Je n'habitais pas ce terrain que j'ai vendu. Le prix moyen des terrains dans certaines localités de l'Ouest, est de 25, 30 piastres, et même de 40 piastres l'acre. Cela dépend beaucoup de la localité.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'a dit, ce matin, que le prix moyen est de 20 piastres l'acre.

L'hon. M. CALDER: Il y a de vieilles régions de l'Ouest où l'on peut se procurer de la bonne terre arable à raison de 15 à 20 piastres l'acre. Dans la partie sud-ouest de la Saskatchewan, les terres sont estimées à 30, 35, 40, 45, 50 piastres, et même jusqu'à 60 piastres l'acre; cependant, il y a encore, dans l'Ouest, beaucoup de terres que l'on peut acheter à raison de 15 à 20 piastres l'acre. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Il faut tenir compte du fait que les conditions ne sont pas les mêmes dans toutes les provinces et qu'une politique avantageuse pour les provinces du Nord-Ouest ne le serait peut-être pas pour la Colombie-Anglaise ou le Nouveau-Brunswick. On ne saurait mieux résoudre le problème qu'en appréciant les conditions particulières à chaque région. Le Gouvernement fédéral ne possède de terrains que dans les trois provinces du Nord-Ouest, et en travaillant à attirer de l'immigration au Canada, dans l'intérêt général du pays, il ne doit pas oublier que chacune des autres provinces qui ont elles-mêmes des terres à offrir aux immigrants, est particulièrement intéressée à la solution de ce problème. Voilà pourquoi nous avons eu, l'automne dernier, avec les premiers ministres des provinces, une conférence à Ottawa, en vue de discuter la question à fond et avons décidé de leur assurer notre plus entière coopération.

Bientôt, quand la situation sera revenue à l'état normal, toutes les provinces du Canada s'uniront, sans doute, au Gouvernement fédéral pour faire en sorte que notre commune entreprise soit couronnée du plus grand succès possible. Pour peu que nous sachions unir nos efforts et dépenser à propos, nous ne manquerons pas de réussir à attirer de nombreux immigrants dans ce pays et à coloniser nos terres encore inoccupées.

M. CAHILL: Je suis bien d'accord à dire avec le ministre que notre population devrait être plus nombreuse; cependant, nous recevons des émigrés depuis quarante ans et j'aimerais qu'il me dise, s'il le peut—et il le pourrait s'il le voulait—pourquoi notre population ne s'est pas accrue plus rapidement, eu égard au nombre d'immigrants qui sont venus au pays et à l'augmentation naturelle des nôtres. Depuis quarante ans, l'émigration nous a enlevé plus de 8,000,000 d'habitants. Durant cet intervalle, nous avons reçu 5,000,000 d'immigrants, et cette immigration, ainsi que les naissances, aurait dû nous donner une population d'au moins 16,000,000 d'habitants; cependant, elle n'est que de 8,000,000 à peu près.

Evidemment, nos immigrants entraient par une porte et sortaient par une autre; nous n'étions qu'une étape sur la route des Etats-Unis. Si nous les avons retenus au Canada, les Canadiens de naissance ont pris le chemin du pays voisin.

Le ministre songe à augmenter le nombre des immigrants, et c'est une excellente idée; mais avant qu'il puisse assurer le succès de l'immigration et de la colonisation, il devra découvrir pourquoi les étrangers, qui viennent au Canada ne restent pas dans notre pays. Actuellement, il y a aux Etats-Unis plus d'un million de Canadiens de naissance, et des nôtres quittent notre sol tous les ans depuis des années. La seule époque pendant laquelle nous avons retenu nos immigrants en assez grand nombre s'est écoulée de 1900 à 1912, et nous avons fait des progrès pendant ce laps de temps; mais, auparavant, nous perdions tous nos immigrants et, de plus, une forte partie de l'augmentation naturelle de notre population. Après 1900, nous avons commencé à garder quelques-uns de nos immigrants et une partie des nôtres, de sorte que notre population s'est accrue de plus de 1,500,000 habitants durant une période décennale. Toutefois, il est douteux qu'elle ait augmenté depuis dix ans.

Le ministre demande l'ouverture d'un plus fort crédit pour l'immigration et il doit songer à garder au pays les immigrants que nous recevons. Comment se propose-t-il de faire mieux à l'avenir que nous avons fait dans le passé, lorsque les mesures douanières, la forme du gouvernement et la situation intérieure en générale sont les mêmes qu'autrefois?

Qu'est-ce qui porte le ministre à croire que, dorénavant, les gens resteront ici, au lieu de se rendre dans un autre pays, comme ils l'ont fait dans le passé?

L'hon. M. CALDER: Une seule chose engage les gens à demeurer dans un pays: le contentement.

M. CAHILL: Seul, un bon gouvernement produit le contentement.

L'hon. M. CALDER: Il faut que les circonstances soient telles que ceux qui viennent ici soient satisfaits d'y établir leur foyer. Naturellement, ces circonstances sont multiples et diverses, et elles embrassent une foule de choses. Nous n'avons pas perdu de cultivateurs. Ce sont surtout des citadins qui partent, ou si des cultivateurs s'en vont, c'est dans le dessein de s'adonner au commerce ou à l'industrie. La forte émigration

canadienne a été causée, en grande partie, j'imagine, par l'essor rapide du commerce et de l'industrie dans toutes les directions aux Etats-Unis, ce qui a procuré à nos jeunes gens la chance de se livrer au commerce, et cet état de choses persistera.

Je me rappelle fort bien que lorsque j'ai visité la ville que j'avais habitée dans l'ouest d'Ontario, après avoir vécu quelque temps dans le Canada occidental, les camarades que j'avais connus étaient presque tous partis pour les Etats-Unis afin d'entrer dans les affaires, parce que les chances étaient bien plus grandes là-bas qu'ici. A mon sens, ce dont le Canada a plus besoin c'est d'accroître sa population rurale, et je conviens avec l'honorable député qu'il faut créer en ce pays—et cela s'applique aux gouvernements provinciaux et aux municipalités comme au gouvernement fédéral—il faut, dis-je, créer un état de choses qui procurera aux habitants des campagnes le contentement, la la prospérité et le bonheur; car, autrement, nous ne réussirons pas à les retenir. La question de savoir comment le faire est très complexe. Les gouvernements provinciaux ont une grande tâche à accomplir; les municipalités, j'en conviens, ont aussi des devoirs et le Gouvernement fédéral a également un rôle à remplir. Les bonnes routes sont des facteurs importants dans la solution du problème; il faut faire entrer en ligne de compte l'instruction publique, l'usage des téléphones, la création de foyers sociaux, et mille et une autres choses. Je veux bien admettre que la politique douanière du pays a aussi une influence notable.

Mais le point essentiel est celui-ci: pour obtenir et garder une population rurale, il est absolument indispensable que tous les intéressés agissent de concert et fassent en sorte que les conditions de la vie dans les campagnes soient propres à procurer contentement, prospérité et bonheur à ceux qui les habitent.

M. EULER: Le représentant de Pontiac (M. Cahill) me paraît avoir appelé l'attention sur une question très grave, plus grave peut-être que le Gouvernement ne le suppose, à savoir celle de garder les immigrants que nous avons déjà. Chercher à amener de nouveaux immigrants au pays, voilà qui est très bien, mais si nous ne cessons pas de perdre ceux qui nous sont déjà venus, nous finirons par nous trouver en pire situation qu'auparavant.

On vient d'apporter à la loi de l'immigration une modification dont la rigueur m'a paru un peu excessive et qui, à mon avis, aboutira au résultat suivant: certaines personnes établies en notre pays mettront leurs amis d'outre-mer au fait de la rigueur des règlements établis et des incapacités légales dont ils sont frappés au Canada par suite de certaines mesures prescrites par le Gouvernement, et cela aura pour effet de nous priver des immigrants qui, sans cela, se seraient peut-être dirigés vers notre pays. A l'heure actuelle, le nombre est assez restreint des pays sur lesquels nous pouvons compter pour obtenir des immigrants; il ne peut pour ainsi dire plus nous en venir que des Iles-Britanniques. Il n'y a guère plus de huit jours qu'un honorable collègue conseillait d'interdire l'entrée du Canada aux habitants de l'Europe méridionale. Fort heureusement, cette proposition, dont les conséquences eussent été assez graves, ne fut pas adoptée.

A l'avenir, l'Allemagne et l'Autriche ne pourront plus nous envoyer d'immigrants. La France a perdu un si grand nombre de ses fils qu'elle ne pourra pas, elle non plus, nous en fournir, et je doute fort que d'ici à quelque temps les Iles-Britanniques soient en mesure d'alimenter sensiblement le courant de notre immigration. A cette heure, le ministre doit le savoir, les Etats-Unis perdent des immigrants au lieu d'en recevoir. Il se peut que ceux qui s'en vont appartiennent à une catégorie que nos voisins ne se soucient pas de garder, mais il peut bien aussi en être autrement. Il y a quelques jours je lisais dans les journaux qu'un million de personnes avaient pris leurs dispositions pour quitter le sol américain et rentrer dans leur pays d'origine. Je ne sais si ces gens sont tous des étrangers ou s'il s'en trouve parmi eux qui se sont fait naturaliser. On s'attend en outre, toujours au dire des journaux, à ce que cinq millions de personnes quittent les Etats-Unis.

Puisqu'il en est ainsi, j'aimerais à savoir s'il est à la connaissance du ministre qu'un mouvement semblable existe au sein de notre population. L'existence d'un pareil état de choses signifierait vraisemblablement que ce sont les habitants des villes et villages qui quittent le pays et non les colons établis sur les terres de l'Ouest. Somme toute, le chiffre de notre population n'excède pas sept ou huit millions d'habitants. J'ai la ferme conviction que le Gouvernement doit s'efforcer par tous les moyens de garder au pays tous les immigrants dont on peut espérer qu'ils feront de bons citoyens. Il serait vraiment fâcheux que l'Etat s'employât à obtenir un immigrant tandis qu'il en perdrait deux qui seraient déjà venus s'établir au Canada, et cela parce qu'il ne se serait pas donné la peine de chercher à les retenir au pays.

Est-il à la connaissance du ministre qu'à l'exemple de ce qui semble se passer aux

Etats-Unis, il existe en notre pays un fort courant d'émigration, et, dans l'affirmative, quelles mesures prend-on pour enrayer cet exode? Comme mon honorable ami (M. Calder) je considère que le besoin le plus pressant de l'heure est celui d'une plus nombreuse population. La dette nationale est rendue à deux milliards, et je ne vois pas comment nous pourrons faire face à nos écrasantes obligations financières si le pays manque de la population qu'il lui faut pour l'exploitation de ses richesses naturelles. C'est vers ce but qu'il faut faire tendre tous nos efforts. Il faut aussi écarter les obstacles auxquels les gens se heurtent depuis plusieurs années, afin que ceux qui sont déjà établis parmi nous trouvent plaisir à y rester et qu'à leur nombre s'ajoutent de nouveaux sujets aptes à faire de bons citoyens.

L'hon. M. LEMIEUX: Ainsi que l'a fait observer mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Euler), cette question de l'immigration est assurément du plus haut intérêt surtout à cette heure où le pays se trouve dans une situation toute particulière. A l'avenir, il faudra user d'une extrême vigilance en matière d'immigration et s'efforcer d'obtenir que les habitants de nos provinces de l'Ouest aussi bien que des autres parties du pays aient véritablement qualité de citoyens canadiens. On ne peut songer sans effroi, premièrement, au nombre des Canadiens nés au pays et, en second lieu, à celui des immigrants amenés à grands frais au Canada, qui ont quitté notre territoire au cours des trente ou quarante dernières années.

Faisant un jour allusion au nombre de ceux qui avaient quitté le Canada pendant une certaine période—je crois qu'il visait la periode décennales de 1882 à 1892—sir Richard Cartwright disait que les Américains n'avaient pas perdu plus de soldats pendant toute la durée de la guerre civile que le Canada n'avait perdu d'immigrants amenés au pays à prix d'argent et de publicité.

Un Canadien qui visite Boston s'apercevra que cette ville est pour ainsi dire une annexe de la Nouvelle-Ecosse. A Chicago, il trouvera de trente mille à quarante mille Canadiens, français et anglais qui, je le sais, exercent une grande influence dans les élections municipales et du congrès. Il y a quelques années, mon honorable ami le sénateur Dandurand et moi fûmes délégués au Sault-Sainte-Marie pour représenter le Canada au cinquantenaire du canal du Sault-Sainte-Marie. Dans l'après-midi on nous à invités à adresser la parole à une assemblée. Le vice-président des Etats-Unis, feu M. Fairbanks, était présent. Quelle ne fut pas ma surprise lorsqu'on nous pria de parler en français! Il n'y avait pas moins de cinq mille Canadiens français dans cet auditoire de dix mille personnes. Nous étions dans l'Etat du Michigan qui est français en partie.

La ville de West-Bay et plusieurs autres, pour ne pas parler de celle de Détroit, comptent un grand nombre de Canadiens parmi leur population. A Philadelphie, on rencontre tant de Canadiens de Hamilton, de London et de Toronto qu'on se croirait au Canada. De fait, aux Etats-Unis, aujourd'hui, on trouve des clubs canadiens un peu partout, et il n'est pas une ville de la république voisine, avec une certaine population de Canadiens, qui n'ait son club canadien. Ces clubs sont des institutions fashionables. On voit donc que les Etats-Unis comptent une forte population de Canadiens des deux nationalités.

Mon honorable ami a dit, il y a instant, que nous ne pouvons espérer une aussi nombreuse immigration d'Europe qu'avant la guerre. Si cela est exact, et je le crois, il faut tourner nos regards vers les Etats-Unis où les Canadiens, connaissant la valeur de nos terres, et appréciant comme il le faut leur ancienne patrie, ne demanderaient pas mieux que d'y revenir, si on leur faisait des offres acceptables. Je parlerai surtout des Canadiens de ma propre nationalité établis aux Etats-Unis, les Canadiens français. Je ne crois pas exagérer en disant qu'il y a aux Etats-Unis, aujourd'hui, au moins deux millions de Canadiens français. Les plus grandes villes françaises de l'Amérique, si l'on excepte Montréal et Québec, sont dans la Nouvelle-Angleterre: j'ai nommé Lowell, Fall-River et plusieurs autres, où l'on trouve des Canadiens français dans tous les conseils de ville, dans toutes les législatures, parmi les juges et dans toutes les professions. Et même, des membres de l'épiscopat canadien m'ont appris qu'ils doivent fournir au clergé des Etats-Unis des prêtres canadiens français.

La cause de l'émigration des Canadiens français aux Etats-Unis est bien connue. D'abord, ils ont un esprit aventurier, autant que sous l'ancien régime. Le roi de France était obligé de faire des lois rigoureuses pour empêcher les Canadiens français ou les Canadiens, comme on les appelait alors, de quitter leurs établissements. L'expression "Canadiens français" ne remonte qu'à vingt ou vingt-cinq ans. Dans les anciens jours, même du temps

des Français, il y avait une distinction bien marquée entre un Canadien et un Français. Montcalm, dans ses lettres au ministre en France, parle toujours des Canadiens comme des habitants à demeure au Canada, et des Français, comme des hommes des troupes de Sa Majesté.

Tous, nous connaissons l'histoire des fameux coureurs des bois, sous le régime français. Ils étaient continuellement loin de leurs terres en quête de trafic de la pelterie avec les Peaux-Rouges. Et à cause de cette passion particulière de l'aventure, les Canadiens se rencontraient dans toutes les parties du continent, dans la vallée du Mississippi, dans le voisinage des montagnes Rocheuses, dans les solitudes du Kansas et jusque dans le Nouveau-Mexique.

Plus tard, sous la domination anglaise, on les trouve dans l'Illinois, la Pensylvanie, et parcourant le continent entier. Vers 1840, un grand nombre de Canadiens français se dirigèrent vers la Californie, attirés par la découverte des mines d'or. Plus tard, le même attrait leur faisait prendre le chemin de l'Australie. Des années après, vers 1870, comme le ministre l'a dit, tout à l'heure, le malaise dans les industries fut cause que les Canadiens français émigrèrent en grand nombre dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Et aujourd'hui, les villes du Maine, du Massachusettes, du New-Hampshire et du New-York comptent de nombreuses colonies de mes compatriotes.

Ils ont prospéré, mais il est étonnant, toutefois, de constater qu'un si grand nombre parmi eux voudraient revenir au Canada. Des conditions meilleures et une plus juste appréciation des entourages du vieux foyer font appel à leur imagination. Je sais que s'il faisait une tentative sérieuse pour attirer au pays des colons parmi cette nombreuse population, l'honorable ministre trouverait là un très beau champ d'action.

Il existe des sociétés et des membres du clergé vivement intéressés à ramener au pays un aussi grand nombre que possible de cette population. Mon honorable ami, je l'espère, encouragera ce mouvement, parce qu'il est excellent. Le Canadien français est un colon idéal. L'histoire le prouve.

Ces gens appartiennent à une des plus vieilles souches du Canada, et on devrait les encourager à revenir pour s'établir sur les terres de leurs ancêtres. Une de ces sociétés existe à Montréal, à Ottawa aussi, je crois, et aussi à Québec, du moins elle existait il y a quelques années. Le gouvernement de Québec a aidé quelque peu à ces sociétés, mais puisque le rapatriement est sous la direction de mon honorable ami, j'ose espérer qu'il va contribuer à ce qui, selon moi, sera un grand succès. Il y a un instant, mon honorable ami a dit qu'en général la province ne connaît pas la valeur et l'étendue de ses terres arables.

Je crois qu'il a raison. Depuis quelques années seulement, le Québec a compris sa richesse, la très grande valeur de ses ressources de bois d'œuvre, de bois de pulpe, et de blé, dans le nouveau district d'Abittibi. Depuis que le Transcontinental pénètre dans ce district, nombre de colons s'y sont établis et la région est certainement pleine de promesses. Je sais de source certaine que le gouvernement de Québec va coopérer avec le gouvernement fédéral pour l'établissement de nos soldats sur la terre. Mon ami, le premier ministre de Québec, était ici samedi, et nous parlions de l'Abittibi. Il me disait que sa politique était d'encourager, autant que possible, les vétérans à s'établir dans cette région. Le gouvernement de Québec a accepté les opinions exprimées par l'honorable ministre, lors de la dernière conférence des premiers ministres provinciaux et est prêt à coopérer avec lui pour l'établissement des soldats sur la terre. Encore une fois, permettez-moi d'exprimer à l'honorable ami mon espoir qu'il aidera au mouvement du rapatriement des Canadiens français. C'est vraiment triste de penser qu'il se trouve aux Etats-Unis un si grand nombre de nos compatriotes, non seulement des Canadiens français, mais aussi des Canadiens anglais. Un tel état de choses constitue une grande perte pour le Canada, et si nous pouvons attirer de nouveau en ce pays même un petit nombre de ces Canadiens établis aux Etats-Unis, ce sera le plus beau travail accompli par le département de l'Immigration.

M. McKENZIE: Il me reste un mot en réponse à ce qu'a dit le ministre touchant ses renseignements au sujet des terres dans les différentes provinces. Il a cru me répondre en disant que ma province de la Nouvelle-Ecosse ne connaissait pas elle-même le nombre de ses terres. Ce n'est pas là une réponse. Le nombre des terres, en Nouvelle-Ecosse, ne regarde personne. Ces terres n'appartiennent pas au Dominion. Nous ne faisons pas de déboursés, là-bas, pour l'arpentage. Nous ne cherchons pas d'immigrants. Le département de l'Immigration ne dépense pas un sou pour attirer des immigrants en Nouvelle-Ecosse, et ne

s'occupe pas de savoir si les immigrants arrivent ou non en Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. CALDER: Je suis allé en Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas très longtemps, et j'ai eu l'occasion de discuter toute cette question avec pratiquement chacun des membres du gouvernement, pendant quatre ou cinq heures, et ils y étaient très intéressés. Bien qu'il ne reste plus à cette province de terres de la couronne, il y existe une situation agricole qui demande de l'attention. La semaine dernière, j'ai reçu une communication de M. Cummings, le chef du département de l'Agriculture en Nouvelle-Ecosse, et il est très anxieux de savoir ce que nous allons faire pour réhabiliter les fermes abandonnées, c'est-à-dire les fermes qui ne sont pas cultivées autant qu'elles pourraient l'être. Les gens de la Nouvelle-Ecosse ont cette difficulté, comme les gens dans la région sud de l'Ontario. Un des grands problèmes dans toutes les vieilles provinces, et non seulement dans la Nouvelle-Ecosse, c'est de placer sur ces terres négligées de nouveaux colons pleins de courage et d'énergie. Puis, nous avons le problème des fermes abandonnées. Ce dernier existe dans toutes les vieilles régions du pays, et c'est un problème extrêmement grave, qui exige l'attention non seulement du gouvernement local, mais du gouvernement fédéral aussi.

M. McKENZIE: Le ministre n'a point du tout répondu à ma question. Il a tort d'affirmer que son département ou le département de l'Intérieur, ou n'importe quel département a jamais dépensé un sou pour l'immigration en Nouvelle-Ecosse. Ils n'ont pas un acre de terre dans les limites de cette province et ils n'y ont jamais eu de politique en matière d'immigration. Donc, lorsque je demande des renseignements touchant la possession des terres de la Nouvelle-Ecosse, on me répond que nous n'avons pas de terres. Sous la direction du gouvernement fédéral, depuis cinquante ans, nous payons des arpenteurs pour faire l'arpentage de ces terres; nous avons fourni, tant à la députation du Parlement qu'au public, des cartes qui, au moyen de couleurs variées, indiquent les terres qui sont à vendre, celles qui sont propres à la culture, celles qui sont sous l'administration du fédéral, celles qui appartiennent au gouvernement provincial, et quelles régions sont ouvertes à la colonisation.

Malgré cela, le ministre me dit que j'ignore ce dont je parle, que je ne connais pas l'état des choses dans ma propre province. Cela n'est pas une réponse; c'est purement un subterfuge. On s'attendrait naturellement à ce que le ministre pût répondre. Ce Parlement a voté des millions aux fins de vérifier quelle quantité de terres nous avons dans les différentes provinces et combien d'entre elles conviendraient à la colonisation.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député parle-t-il des terres fédérales de la couronne?

M. McKENZIE: Je ne parle d'aucune catégorie unique de terres. Cela doit être clair au ministre: je parle des terres appartenant au peuple canadien, au roi, par le droit du gouvernement canadien. Ce sont là les terres dont on a fait l'arpentage; celles dont le ministère de l'Intérieur s'occupe depuis cinquante ans et sur lesquelles il doit être absolument renseigné.

L'hon. M. CALDER: Certainement.

M. McKENZIE: Mais quand je demande au ministre combien de nos terres sont propres à la colonisation, il se moque de moi. Il répond en demandant combien nous avons de terres en Nouvelle-Ecosse. Quelle différence cela fait-il? On rencontre dans les différentes provinces ce système d'arpentage, d'allocation des terres, sur lequel nous dépensons des millions. Nous déterminons la qualité de la terre, la situation et l'étendue des bois, des cours d'eau et de tout ce qui appartient à nos vastes propriétés de l'Ouest. Dans de telles circonstances, n'avons-nous pas le droit de demander au ministre quelle quantité peut servir à l'immigration et la colonisation? Un ministre de la couronne, qui dirige un département dont les fonctionnaires parcourent tout le pays à la recherche de renseignements, qui a, pour vendre ces terres, des agents d'un littoral à l'autre, devrait être au moins renseigné. On présume difficilement qu'il réponde à une question de ce genre en demandant: "Pourquoi exigez-vous ce renseignement quand votre propre département des mines de charbon, en Nouvelle-Ecosse, ne pourrait pas lui-même vous le donner?"

Il y a, attaché au secrétariat provincial de la Nouvelle-Ecosse, une sorte de département d'Agriculture qui n'est pas en lui-même un département. Il surveille quelque peu l'immigration. Mais on n'a pas, en Nouvelle-Ecosse, un département bien organisé de l'Immigration. Je suis peiné de voir le ministre interroger de la sorte au lieu de répondre à ma question, sur la connaissance que nous devrions avoir en cette Chambre des terres que le Gouvernement possède dans l'Ouest. Il n'a fait que

mentionner ce qui arrive dans les Provinces maritimes.

Je tiens à dire au ministre que, pour avoir et garder au pays des immigrants, il est essentiel que nous remplissions nos promesses envers eux et que nous les traitions équitablement et honnêtement. J'accuse le ministre. Il a eu connaissance que des immigrants entrèrent au Canada sous la garantie d'un statut fédéral leur disant: "Quand vous entrez au Canada et que vous êtes naturalisés, vous devenez sujets britanniques; la garantie du roi vous est transmise par ce statut: vous serez toujours traités comme sujets britanniques."

Il y avait au pays, en 1917, des milliers de ces immigrés. Malgré cette garantie, le ministre de l'immigration fut un de ceux qui, violant ce statut et la promesse de Sa Majesté le roi à ses sujets, les privèrent du droit de vote. Au lieu de leur laisser ce droit, le Gouvernement le leur enleva. Il leur dit: "Vous êtes des sujets britanniques; vous avez prêté le serment d'allégeance; ce statut vous garantit tous les droits de sujets britanniques; néanmoins, nous ne tenons pas la parole que le roi vous a donnée en vous accordant et en vous maintenant ces droits". Loin de moi l'idée de dire que l'on devrait accorder des droits à celui qui fait preuve de déloyauté envers le roi. Mais ce ne serait pas être plus sévère qu'il ne faut que de dire à toute personne entrant au Canada: "Il n'y a ici de place que pour un vrai sujet loyal au roi". Cependant, qu'allons-nous faire à celui qui, entrant au pays, prête le serment d'allégeance et se conduit d'une manière absolument loyale et droite quant à ses devoirs? Celui qui agit ainsi a droit à l'exécution totale des promesses que nous lui avons faites. Il y avait, en 1917, au Canada, des milliers d'immigrants dont la loyauté était sans tache. Tout ce qu'on pouvait leur reprocher, c'était d'être venus de pays qui pourraient être ennemis. Mais ils prêtèrent le serment d'allégeance et remplirent à la lettre tous les devoirs qui leur incombaient.

Néanmoins la faute des pères est retombée sur les enfants jusqu'à la troisième et la quatrième génération. Le ministre de l'Immigration quoiqu'il sût que ces gens-là ne méritaient pas une telle punition, a aidé à leur enlever ce que l'homme a probablement de plus cher au monde: le droit de participer au gouvernement du pays qu'il habite. J'espère que le ministre ne perdra jamais de vue que, quelles que soient les promesses que nous faisons aux immigrants qui viennent au Canada, nous devons les observer à la lettre, surtout lorsque ces droits sont accordés aux nouveaux venus en vertu de lois que nous édictons dans la solennité de cette assemblée. La loi a été approuvée par Sa Majesté le roi; elle régit maintenant le pays. Nous devons faire bien attention et avoir la preuve indubitable qu'il est nécessaire de violer les engagements et les promesses que cette loi contient avant d'adopter une politique comme celle-ci. C'est pourquoi je dis au ministre que son département devrait se rappeler que tant que les étrangers qui viennent chez nous remplissent tous leurs devoirs de sujets britanniques, on doit les laisser jouir des droits et exercer les privilèges qu'on leur a promis. Je prétends que ce n'est pas ce que le Gouvernement a fait avant aujourd'hui, et c'est ce qui explique en grande partie pourquoi si peu d'immigrants viennent au Canada en ce moment. L'Anglais, de la Grande-Bretagne, n'aime pas voir maltraiter les autres, et ne tient pas à aller dans un pays où il sait que l'on traite les immigrants comme on les a traités au Canada.

Le ministre dit que j'ai eu tort de faire le rapprochement que j'ai fait entre la formation du département de l'Immigration et l'organisation du Gouvernement d'union. J'ose dire qu'à cette époque-là le Gouvernement d'union songeait bien peu à l'immigration et à la colonisation. Ce n'était pas le moment où les immigrants venaient et où l'on faisait grand cas des intérêts commerciaux.

Le Gouvernement d'union a été créé dans un but et un seul. Il est donc inutile pour le ministre de me dire qu'après que le département de l'Intérieur eut dirigé tout ce service pendant cinquante ans, il ait pu lui paraître nécessaire, au milieu de la guerre, de créer un nouveau département pour s'occuper des immigrants qui ne venaient pas au Canada. J'ai mon opinion à ce sujet; le ministre a la sienne. Mais dans ce cas particulier les circonstances confirment absolument ma prétention quant à la simultanéité des événements, qui se sont produits au moment de la formation du Gouvernement d'union.

L'hon. M. CALDER: J'espère que si j'adresse quelques mots en réponse au leader de l'opposition, on ne m'accusera pas de bloquer mes propres crédits. . . .

M. McKENZIE: C'est ce que l'on va faire.

L'hon. M. CALDER: . . . . comme on l'a reproché à un ministre l'autre jour. Je regrette d'avoir mal compris la question du leader de l'opposition au sujet de l'éten-

due de terrain dont nous pouvons disposer au Canada pour la colonisation.

Voici quel était mon point de vue et je crois que c'est le bon. La question d'établissement et de colonisation ne s'applique pas seulement aux terres du domaine fédéral, mais au Canada tout entier. Quand l'honorable député m'a demandé si j'avais des renseignements quant à l'étendue de terrain disponible pour la culture, j'ai cru qu'il voulait dire l'étendue totale, non pas seulement celle des terres du domaine fédéral. Je peux l'assurer que je n'essayais pas d'éluder la question par un subterfuge quelconque, car si le département d'Immigration et de Colonisation doit rendre des services au Canada, ces services doivent s'étendre à tout le Dominion.

Il ne serait pas juste que le Gouvernement fédéral adopte des lois et dépense de l'argent dans le but de développer seulement les régions de l'Ouest où il possède des terres. C'est à ce point de vue que j'envisageais la question, et c'est avec cette idée en vue que j'ai conféré avec les représentants des provinces l'automne dernier, afin de m'assurer leur coopération.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a fait une remarque très juste, en disant que nous avions découvert un nouveau Canada dans le riche territoire du nord du Québec, que nous ne connaissions pas à venir jusque dernièrement, et aussi dans certaines régions du nord de l'Ontario. A mon avis la Colombie-Anglaise est la plus riche province du Canada, mais au point de vue agricole, elle n'est pas développée comme elle devrait l'être.

J'ai discuté la question avec les représentants des diverses provinces et essayé de constater l'étendue de leurs ressources en terres disponibles pour les besoins de la colonisation; or, je me suis convaincu qu'il n'existe, ni à Ottawa, ni dans les bureaux des gouvernements provinciaux, d'écritures exactes ou suivies sur une de nos principales ressources, j'entends les terres propres à la colonisation. J'ai tâché de leur faire comprendre la nécessité d'obtenir l'inventaire de ces terres à aussi bref délai que possible, et tous les premiers ministres et leurs collègues présents ont souscrit à mon avis.

Quelques-unes des provinces ont déjà adopté des lois dans le but d'obtenir pareil inventaire. En étudiant la question de la colonisation des terres domaniales, de celles appartenant aux provinces ou aux particuliers, il faut d'abord constater ce que nous possédons. N'en déplaise à mon honorable ami, je dirai que, lorsque je suis allé en Nouvelle-Ecosse, j'ai constaté que le premier ministre Murray et tous ses collègues s'intéressaient vivement à la question, en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse. A Halifax, nous avons consacré quatre ou cinq heures à l'examen de la question sous tous ses angles. Ils comprennent que les terres de ces provinces ne sont pas utilisées dans leur pleine mesure; que les bonnes terres ne sont qu'à moitié utilisées et quelques-unes sont inutilisées; or, ils tiennent à trouver les moyens voulus pour que la terre soit à bref délai utilisée dans sa pleine mesure.

Ainsi, dans la vieille province de la Nouvelle-Ecosse, où les terres domaniales sont toutes aliénées, il existe un problème d'immigration. Il ne faut pas l'oublier, les dépenses effectuées dans le passé par le Gouvernement fédéral pour l'immigration et la colonisation n'ont pas été exécutées pour l'Ouest canadien seul. La masse des colons, il est vrai, sont allés s'établir dans l'Ouest; mais la propagande faite aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en divers pays d'Europe ne visait pas une seule partie du Canada. Au demeurant, s'il en a été ainsi par le passé, il ne faut pas que cela se répète à l'avenir. Le Gouvernement fédéral doit faire preuve d'impartialité en pareille matière; il doit placer toutes les provinces sur le même pied; il ne doit y avoir ni passe-droit, ni inégalité de traitement.

Le système appliqué en matière d'immigration doit être national, et non pas régional, ou au bénéfice d'une fraction du pays. Il est de la plus haute importance que la plus intime coopération existe entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, et que cette Chambre étudie la question sous l'angle national, et non pas au point de vue des intérêts régionalistes; il faut que l'œuvre que nous réalisons en dehors du Canada se fasse au point de vue national, au lieu de se borner à coloniser nos terres domaniales de l'Ouest.

M. McKENZIE: Depuis cinquante ans, nous avons consacré notre temps, notre argent, nos efforts, en matière d'immigration et de colonisation, à nos terres domaniales de l'Ouest, puisque l'Etat n'en possède pas ailleurs. Si le Gouvernement nous annonce, aujourd'hui, que son système d'immigration est modifié, et qu'il embrasse tout le Canada, c'est tout autre chose. Seulement, nous ne sachons pas que le système d'immigration de l'Etat ait été modifié. A mon avis, le département du ministre n'est pas autorisé à dépenser les crédits votés par la Chambre dans une province quelconque où l'Etat possède des terres domaniales.

Ma théorie est que ces crédits sont votés ici pour la colonisation des terres domaniales que possède le peuple canadien, représenté par le Parlement. Je comprends parfaitement l'urgence d'appliquer un système d'immigration en Nouvelle-Ecosse. Dans cette province il existe de magnifiques terres arables qui appellent la culture.

L'embarras, c'est qu'il y existe des industries vers lesquelles les populations rurales se portent plus volontiers que vers l'agriculture. Elles préfèrent le travail des mines, des aciéries, des fabriques et ainsi de suite; elles se livrent moins volontiers à l'exploitation agricole. Si le ministre peut réussir à rendre l'agriculture plus intéressante qu'elle ne l'est aux immigrants ou aux populations de la Nouvelle-Ecosse, je lui rendrai cordialement l'honneur qui lui est dû.

Si le Gouvernement vise à donner plus d'ampleur à son système d'immigration, j'espère que ses efforts seront couronnés du plus grand succès dans ma province natale, comme dans toutes les anciennes provinces auxquelles il pourra consacrer son travail.

L'hon. sir SAM HUGHES: Depuis quelques années, les populations agricoles ont-elles bénéficié des industries dont parle l'honorable député?

M. McKENZIE: Sans aucun doute. Mais en Nouvelle-Ecosse on ne produit guère que 10 p. 100 des aliments nécessaires à l'entretien de la population qui se livre à ces industries. Nous achetons les viandes de bœuf de l'Ontario et de l'île du Prince-Edouard, ainsi que les produits agricoles de cette dernière province. On réussit difficilement à persuader à l'habitant du Cap-Breton ou de la Nouvelle-Ecosse à demeurer sur la ferme; il préfère se livrer à d'autres occupations. Toutefois, on pourrait rendre l'agriculture plus attrayante pour cette population, en suivant la ligne de conduite tracée par le ministre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quand j'ai visité la Nouvelle-Ecosse il y a un certain nombre d'années, on se plaignait de ce que les habitants étaient attirés dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, comme journaliers, et que les fermes étaient abandonnées. Un vieux cultivateur qui avait plusieurs centaines d'acres de magnifique terre près de Tatamagouche, dans le comté de Pictou, fit remarquer que ses fils étaient tous allés à Boston, et gagnaient de l'argent en travaillant aux rues de la ville pendant que sa terre restait inculte. J'eus l'occasion de visiter cette localité un peu plus tard et je trouvais que ses petits-enfants travaillaient sur la ferme. J'en conclus qu'il s'était effectué un retour des gens à la terre dans cette région de la Nouvelle-Ecosse. Je suis d'avis que l'on devrait encourager les cultivateurs à s'établir sur les terres dans les vieilles provinces aussi bien que dans les nouvelles.

Appointements des agents et des employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers, $575,000.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il y a quelques années, quand l'honorable M. Sifton était ministre de l'Intérieur, les agents d'immigration aux Etats-Unis pouvaient agir comme agents des terres et agents de colonisation. Ce système a rendu de très grands services au Canada et a eu pour résultat de nous amener une bonne classe de colon. Existe-t-il aujourd'hui quelque restriction leur interdisant d'agir comme agents des terres?

L'hon. M. CALDER: Depuis quelques années déjà, nos agents aux Etats-Unis ont reçu des instructions très nettes de n'avoir absolument pas à s'occuper de la vente des terres.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est une grande erreur.

L'hon. M. CALDER: Ils se sont conformés à ces instructions depuis un certain nombre d'années et ils s'occupent presque exclusivement de la colonisation des terres de homestead. Depuis six mois environ, j'ai passé en revue la situation et il n'y a pas longtemps, j'en suis arrivé à la conclusion qu'on devait permettre à ces agents de recevoir des demandes de renseignements relatifs aux terres appartenant à des particuliers et que ces demandes devaient être communiquées aux associations récemment formées dans l'Ouest pour qu'elles s'en occupent. Ce n'est que depuis un mois seulement qu'il s'est formé dans chacune des provinces des prairies une association représentant les propriétaires particuliers de terre et nous avons conclu des arrangements pour que toutes les demandes qui parviennent à nos agences des Etats-Unis soient envoyés à ces associations. Comme le comité s'en rend compte, la situation est aujourd'hui très différente de ce qu'elle était il y a dix ou quinze ans, quand il y avait en abondance des terres de homesteads dans tout l'Ouest. Le citoyen des Etats-Unis qui désire des terres aujourd'hui, recherche plutôt des terrains qu'il peut acheter à proximité des centres de colonisation plutôt que d'aller s'installer sur des homesteads éloignés et par conséquent nous éta-

blissons, à la fois aux Etats-Unis et au Canada, un mécanisme administratif qui permet au colon en perspective d'entrer en relations avec ceux qui sont propriétaires de terres qu'ils veulent vendre.

L'hon. M. LEMIEUX: J'espère que parmi les agents que nous avons dans les pays étrangers le ministre trouvera le moyen d'en nommer un en Belgique. Nous avons déjà un agent en France; l'honorable Philippe Roy est le commissaire canadien à Paris, et comme le ministre l'a dit il y a un instant, après la terrible peste d'existences dont la France a eu à souffrir durant la dernière guerre, nous ne pouvons pas nous attendre à ce que le gouvernement français facilite la tâche d'une d'immigration, mais, en Belgique, j'apprends qu'il y a une belle perspective pour l'immigration. Avant la guerre, il s'était fait un mouvement pour envoyer des émigrants de Belgique au Canada et le ministre sait que les Belges appartiennent à la meilleure catégorie de nos immigrants. Comme jardiniers maraîchers, dans les environs des grandes villes, telles que Toronto et surtout Montréal, les Belges ont fait des merveilles et si on pouvait les encourager, j'estime que les refugiés, principalement ceux qui sont à présent en Angleterre, viendraient volontiers au Canada. Il y a dans le Nord-Ouest une ou deux colonies belges, dont l'une se trouve au Manitoba. La province de Québec a un agent à Bruxelles, M. Langlois, autrefois journaliste à Montréal, qui publie un journal appelé "Belgique-Canada" dont j'ai vu le premier numéro l'autre jour. L'avenir semble très brillant au point de vue d'immigration et j'insisterai auprès du ministre pour qu'il nomme à Bruxelles quelqu'un qui agirait concurremment avec M. Langlois. Il y a quelques années, l'honorable M. Sifton, aujourd'hui sir Clifford Sifton, avait nommé deux agents en Belgique et pendant quelque temps nous avons eu un assez fort courant d'immigrants venant de ce pays. Si le Belge n'est pas cultivateur, il est si économe et si industrieux qu'il est capable de s'adapter à une occupation quelconque du pays et à tous les points de vue, c'est un immigrant très désirable.

L'hon. M. CALDER: Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable député (M. Lemieux). En réalité nous avons eu pendant des années un agent à Anvers et nous avons obtenu de Belgique d'excellents colons.

D'après les renseignements les plus récents que j'ai en main—et je les ai obtenus officiellement—le gouvernement belge ne verra pas d'un bon œil, d'ici à quelques années, les efforts qui pourraient être tentés pour induire ses nationaux à quitter la Belgique. Nos collègues, j'en suis convaincu, se rendent parfaitement compte des raisons qui font agir le gouvernement belge; la Belgique a perdu une bonne partie de sa population, au cours de la grande guerre, et la situation du pays est loin d'être ce qu'elle devrait être; le gouvernement belge est donc désireux de restaurer le pays et de le remettre sur un bon pied, tant au point de vue de l'agriculture que des industries, et cela le plus promptement possible. Relativement aux immigrants que nous pourrions recruter en Belgique, en France, en Hollande et dans les pays scandinaves, en un mot dans tous les pays de l'Europe septentrionale, tout ce que nous pouvons faire, à l'heure qu'il est, à cause du manque de navires, d'ici au mois de septembre et peut-être d'octobre, c'est de faire une étude sérieuse de la situation. Il est nécessaire que des représentants canadiens visitent ces pays et étudient la situation sur place, afin que le Gouvernement obtienne des renseignements de première main. Après cela, nous serons au courant des faits et nous saurons quelle est la ligne de conduite à adopter; cependant, tant que nous n'aurons pas fait pareille revue de la situation, je doute fort que nous puissions faire quoi que ce soit. Tant que nos soldats et leurs familles n'auront pas été rapatriés—et cela prendra encore quelques mois—nous n'aurons pas de navires de disponibles pour amener des immigrants au pays.

M. TWEEDIE: Si j'ai bien compris, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a déclaré qu'une revue périodique est publiée à Bruxelles, à l'heure qu'il est, pour induire des immigrants à prendre le chemin du Canada?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. TWEEDIE: Quelle espèce de Canada est le "Belgian Canada"?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un journal qui est publié à Bruxelles.

M. TWEEDIE: Quel pays est-ce que le "Belgian Canada"? Est-ce que cela existe, le "Belgian Canada"?

Je suis d'avis que si l'on désire publier des revues périodiques pour induire les immigrants à venir s'établir au Canada, le plus tôt ces publications abandonneront ces titres nationaux ou régionaux, le mieux ce sera pour le pays. Si des gens désirent publier des revues périodiques et leur donner le nom de "Canada" pour titre, qu'ils emploient le mot "Canada", tout court; pour moi, il n'y a pas l'ombre d'une raison

pour qu'un journal porte comme titre "Belgian Canada" ou tout autre nom analogue.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne m'a pas compris. J'ai parlé d'une revue publiée à Bruxelles par l'agent de la province de Québec, sous le titre "Belgique-Canada". La revue en question discute les questions propres à ces deux pays, leurs ressources et ainsi de suite, tandis qu'elle invite les capitalistes étrangers à faire des placements au Canada. Ce journal n'est nullement régionaliste; il est semblable à la publication "Paris-Canada", qui était éditée à Paris, il y a quelques années, et qui était l'organe du commissaire canadien.

M. TWEEDIE: J'avais mal compris mon honorable ami. Je pensais que le titre de ce journal était le "Canada belge".

Je désirerais savoir quel est le programme du département relativement aux bureaux d'immigration, qui sont fermés par tout l'Ouest canadien, à l'heure qu'il est. Si l'on continue à fermer tous ces bureaux, de quelle façon le Gouvernement sera-t-il en mesure de s'occuper des immigrants qui viendront s'établir dans cette partie du pays?

L'hon. M. CALDER: Nous avons fermé, dans le cours de l'année, vingt et une salles d'immigration, qui existaient dans les plus anciennes parties de l'Ouest, parce que leur utilité a cessé. Nous tenons ouverts les bureaux d'immigration les plus rapprochés des régions de colonisation dans le nord de la Saskatchewan et de l'Alberta. Nous avons aussi jugé à propos de fermer certains bureaux dans des villes comme Régina, Saskatoon, Lethbridge et Medicine-Hat, parce que nos fonctionnaires n'avaient plus rien à faire en ces endroits. Autrefois, à l'époque où les colons affluaient dans cette partie de l'Ouest, nos fonctionnaires avaient autant de travail qu'ils en pouvaient faire; aujourd'hui, toutes les terres sont prises, de sorte qu'il est inutile de laisser les bureaux d'immigration ouverts plus longtemps dans ces régions.

Cependant, nos bureaux sont toujours ouverts dans le voisinage des districts où il y a encore des homesteads à prendre. Quant aux colons qui viennent s'établir sur des terres appartenant à des particuliers, ils arrivent généralement avec de l'argent; l'homme qui possède 3,000, 4,000 ou 10,000 piastres, n'a guère besoin de l'assistance ou des conseils de l'agent d'immigration. La plupart des ces nouveaux venus arrivent des Etats-Unis et ils savent d'avance, règle générale, où ils veulent s'établir, et ce qu'il leur faut. Par conséquent, le temps où il était nécessaire de maintenir des bureaux d'immigration dans ces régions est passé et nous en avons fermé plusieurs dans le cours de l'année écoulée.

L'hon. M. LEMIEUX : Combien de bureaux le département maintient-il dans les Iles Britanniques?

L'hon. M. CALDER: Douze, ainsi répartis: A Londres, Liverpool, Glasgow, Aberdeen, Birmingham, York, Carlisle, Cardiff, Bristol, Belfast, Dublin et Peterborough. Nous n'avons fermé aucun des bureaux que nous maintenons dans la mère-patrie.

Dans les provinces, les personnels ont été réduits au minimum. Le bureau de Londres a eu à faire un travail considérable à l'occasion des familles de soldats.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous devriez avoir autant d'agents que possible parmi les presbytériens d'Ecosse.

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

Reprise de la séance.

M. COPP: Cet article de dépense: "Traitements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et à l'étranger" représente, non seulement une somme considérable, mais aussi une augmentation du chiffre de l'année dernière. Il serait intéressant de savoir combien d'agents nous employons à l'étranger, dans quels pays, quelles dépenses occasionnent les différents bureaux et quels résultats on obtient; ce dernier point étant celui qui importe le plus.

L'hon. M. CALDER: La dépense totale en salaires a été, pour le dernier exercice, au Canada, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, de 544,685 piastres. Dans cette somme est comprise celle de 212,433 piastres pour les salaires d'agents à Victoria, Vancouver, Edmonton, Calgary, Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean. La frontière nous a coûté 183,164 piastres.

M. CAHILL: En plus?

L'hon. M. CALDER: Non, la somme de 575,000 piastres les comprend tous. Nous avons, l'année dernière, payé à ceux de nos agents établis sur la frontière, d'une côte à l'autre, 183,164 piastres. Aux Etats-Unis, la somme des salaires payés à nos agents s'élève à 82,013 piastres, et, pour la Grande-Bretagne, 67,072 piastres. Nous avons aujourd'hui dans la république américaine vingt-deux bureaux qui fonctionnent depuis un certain nombre d'années. Ces bureaux sont situés à Détroit, Saginaw, Saint-Paul, Grand-Forks, Watertown, Spokane, Syracuse, Kansas-City, Indianapolis, Milwau-

kee, Omaha, Colombus, Harrisburg, Des-Moines, Biddeford, Great-Falls, Boston, Bedford, New-York, Portland, Manchester, (N.-H.), Chicago et San-Francisco.

Sur chacun de ces points, nous avons un agent principal, vingt sténographes et six commis. Le personnel de ces vingt-deux bureaux est de quarante-deux employés en tout, dont le chiffre total des appointements est d'environ 82,000 piastres. Nous avons, l'année dernière, fermé trois bureaux aux Etats-Unis, dont l'un au Michigan et l'autre à Philadelphie, la nécessité de les maintenir étant devenue fort problématique. Le nombre des immigrants entrés au Canada l'année dernière, par suite de notre travail aux Etats-Unis, a été, comme je le disais cet après-midi, d'environ 60,000 et, l'année d'avant, 75,000. Nous avons en Grande-Bretagne douze bureaux: huit pour l'Angleterre, deux pour l'Ecosse et deux pour l'Irlande.

Sur le continent, nous les avons tous fermés peu après que la guerre commença. Nous avions à Anvers un agent et un corps de fonctionnaires en France. Notre agent en France est mort il y a quelque mois, et il n'a pas encore été remplacé. En Angleterre, le service a eu surtout pour objet depuis une couple d'années le rapatriement des nôtres. Depuis six mois, notre personnel a eu à s'occuper beaucoup du retour au Canada des femmes et des enfants de nos soldats. Nous avons dû augmenter celui de Londres pour ne pas laisser souffrir ce travail. Le personnel de nos bureaux hors de Londres a eu pareillement une lourde tâche à remplir. Les familles de nos soldats sont quelque peu disséminées dans toute l'étendue du Royaume-Uni, et leur transport nécessite de nombreux arrangements. La dépense totale de ce service en salaires a été, l'an dernier, de 544,000 piastres.

La somme que nous demandons aujourd'hui est 575,000 piastres. Je ne peux dire pour le moment quelles dispositions va prendre la commission du service civil à l'égard d'une réorganisation de notre service extérieur. Je ne sais quels plans elle va proposer. Nos personnels de l'extérieur seront réorganisés et une échelle de salaires sera établie, nécessitant, je n'en doute point, certaines augmentations; j'ai eu, durant l'année à y pourvoir dans certains cas. Comme on le sait, il n'existe point pour nos fonctionnaires du service extérieur une disposition qui leur assure annuellement, comme à ceux du service intérieur, un accroissement régulier du chiffre de leurs salaires, et, le jour où j'ai dû m'occuper de cette affaire, j'ai constaté un grand nombre d'anomalies donnant lieu à la réparation d'injustices dont souffraient plusieurs employés dont les services remontent à une époque assez lointaine. C'est un sujet à l'égard duquel autant vaut être francs: nous savons tous que jusqu'ici le service extérieur a été dans une large mesure traité par tous les gouvernements du seul point de vue de la politique, et il en est résulté que beaucoup de membres de ce service n'ont pas eu un traitement équitable. Ayant voulu m'assurer de ce que demandait la situation, je me suis aperçu d'un besoin de remaniements nombreux, et ces remaniements ont eu pour résultat une amélioration notable de tout le service extérieur.

Je crois qu'il règne un meilleur esprit et que le service d'immigration au Canada, aux Etats-Unis et en Angleterre est beaucoup plus satisfaisant que dans le passé, grâce au soin que l'on a pris de ces petits détails depuis si longtemps négligés.

M. COPP: Depuis que l'honorable ministre a la direction du ministère, le personnel des fonctionnaires a-t-il été réduit?

L'hon. M. CALDER: Notre service au Canada et aux Etats-Unis a été scruté avec le plus grand soin. A son origine, en décembre 1917, le ministère comptait, pour le service extérieur, un personnel de 459 employés qui, au mois de mars, cette année, se trouvait réduit de 115 membres et n'en comprenait plus que 344. Voici comment nous sommes arrivés à ce résultat: Nous avons fermé 21 salles, et les appointements des employés qui y étaient préposés et furent mis à la retraite, représentaient un total de 8,590 piastres. Ces employés étaient surtout de simples gardiens. J'ai trouvé ces salles ouvertes, chauffées et éclairées, j'ai vu qu'on y faisait des réparations, bien que plusieurs de ces salles ne fussent pas utilisées du tout, n'ayant reçu aucun immigrant depuis des mois. Il y en a moins de dix qui sont restées ouvertes jusqu'à présent. Notre travail exigera peut-être encore une augmentation de dépenses à l'avenir, mais ces salles ne seront rouvertes que lorsque nous aurons des immigrants à y introduire.

Nous avons jugé nécessaire d'établir des agences dans différentes localités de l'intérieur, comme Saskatoon, Moosejaw ou Régina, à certaines époques où il nous est arrivé de nombreuses demandes de homesteads; mais depuis lors, nous en avons réduit le personnel au chiffre de cinquante-deux employés. Les employés de ces agences y avaient été retenus durant des années après la cessation des besoins qui

avaient provoqué leur nomination. Ils furent mis à la retraite. Leurs appointements représentaient un total de 50,070 piastres par année.

Pendant la guerre, nous avons jugé nécessaire de nommer un certain nombre de fonctionnaires chargés de délivrer des permis à ceux qui voulaient passer du Canada aux Etats-Unis. Nous avons congédié une vingtaine de ces fonctionnaires et réalisé, de ce chef, une épargne de 14,350 piastres par année. Nous avons aussi émondé le personnel d'employés que nous avions à la frontière, nous en avons trente et un à la retraite, réalisant ainsi une épargne annuelle de 31,300 piastres. Un certain nombre donnèrent leur démission, d'autres furent transférés ailleurs, et il en est mort un ou deux, ce qui réduisit encore le personnel de trente-sept et détermina une épargne de 32,490 piastres. Ayant retranché de notre personnel tout entier 158 employés, nous avons réalisé, de ce chef, une épargne de 136,800 piastres par année. Cependant, nous avons cru devoir en nommer quelques autres.

L'hon. M. BELAND: Pouviez-vous vous dispenser de ces fonctionnaires?

L'hon. M. CALDER: Non pas de tous, puisque nous en avons transféré ailleurs et en avons mis à la retraite que nous avons remplacés; mais nous en avons supprimé 158.

Je vais dire combien nous en avons ajouté, afin d'établir quelle a été la réduction réelle du personnel. Nous avons établi à la frontière, trente-quatre nouveaux inspecteurs, auxquels nous avons ajouté neuf anciens fonctionnaires d'abord retranchés, puis retenus après que nous eûmes reconnu, grâce à plus ample examen, l'utilité de leurs services. Cela faisait 43. En soustrayant ce chiffre de 158, on voit que le personnel du service extérieur a été réduit effectivement de 115 employés. Or, cette réduction représente une épargne annuelle de 98,340 piastres. Aux Etats-Unis, nous avons fermé trois bureaux et retranché dix fonctionnaires, réalisant ainsi une épargne d'environ 6,000 piastres.

L'hon. M. BELAND: Mais le crédit demandé est plus considérable que celui de l'année dernière.

L'hon. M CALDER: Il nous a fallu remanier le traitement de plusieurs des fonctionnaires restés dans le service.

L'hon. M. BELAND: Leur accorder des augmentations ?

L'hon. M. CALDER: Oui, il le fallait absolument. Nombre de nos employés ne touchaient que 900 piastres, tandis que ceux du gouvernement américain touchaient de 1,500 à 1,800 piastres. Laisser subsister cet état de chose c'eût été nous priver des services d'employés compétents. Voilà pourquoi nous avons cru devoir accorder une augmentation à plusieurs d'entre eux. L'efficacité du service exigeait cette démarche de notre part.

M. COPP: L'honorable ministre a-t-il voulu dire qu'il nous est arrivé, l'année dernière, environ 60,000 immigrants qui venaient en partie des Etats-Unis et en partie de différents pays de l'Europe ?

L'hon. M. CALDER: Il n'en est pour ainsi dire pas venu un seul de l'Europe.

M. COPP: Ils venaient tous des Etats-Unis ?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): On nous a dit que l'émigration du Canada aux Etats-Unis avait été considérable, mais on ne nous en a pas donné le chiffre.

L'hon. M. CALDER: Nous ne tenons pas de comptes établissant le quantum de notre émigration, mais il serait peut-être préférable d'en tenir.

Nous tâchons de noter avec soin les immigrants qui manifestent l'intention de demeurer au Canada, mais nous n'inscrivons pas les passants qui vont et viennent.

M. RICHARDSON: Comment se nomme l'agent à Snowflake, dans le Manitoba méridional et quels sont ses appointements?

L'hon. M. CALDER: M. Nesbitt. Il reçoit $600 de ce ministère et $600, me dit-on, à titre de douanier, soit une rémunération totale de $1,200. Les ministères de l'Immigration et des Douanes tâchent de prendre des arrangements pour qu'un seul employé fasse le travail des deux à un grand nombre d'endroits.

M. RICHARDSON: Le ministre sait-il que le prédécesseur de M. Nesbitt a rempli cet emploi pendant vingt ans. Il recevait tout d'abord $200 et au bout de vingt ans, sa rémunération était de six à sept cents. dollars. Il avait été nommé garde forestier en premier lieu, puis il est devenu douanier et pendant vingt ans, il a servi le pays aussi fidèlement que n'importe qui a jamais servi son créateur. Etant douanier, il travaillait aussi pour le ministère de l'Immigration à raison de $100, par année. Vers le 3 d'octobre dernier, le Gouvernement lui a donné avis qu'il était congédié, et son renvoi a pris effet à la fin du mois précé-

dent, de sorte qu'il a été destitué avant de le savoir.

J'ai écrit à ce sujet au ministère des Douanes qui m'a appris dans une lettre très courte que les emplois avaient été fusionnés par économie. Je ne crains pas de dire que le ministre ne doit pas avoir eu vent de ce mauvais coup, son collègue des Douanes, non plus; je crois que c'est l'acte d'une employée. M. Conner a rempli cet emploi vingt années durant; il a élevé au pays une famille de dix enfants; il a cultivé de quatre à six quarts de section; il a supporté le poids et la chaleur du jour; il a accompli un devoir envers la patrie et il en était fier; il a surveillé la frontière avec autant de zèle que si le pays lui eût appartenu, et pendant ses longues années de service, il a remis jusqu'au dernier sou qu'il a retiré pour le compte de l'Etat. Pourtant, on le renvoie et son congé prend effet deux ou trois jours avant qu'il en soit averti. On lui a dit et on m'a dit qu'on agissait ainsi dans un but d'économie. Or, lorsque les cartes sont mises sur la table, nous nous apercevons que la rémunération de son remplaçant est presque double. M. James Conner, un serviteur fidèle, est jeté sur le pavé. Je ne blâme pas le ministre, car je crois vraiment qu'il n'a pas su ce qui se passait; cependant, si la même chose a eu lieu en plusieurs cas, il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il y ait beaucoup de mécontentement parmi les employés publics. Je prie le représentant de Lisgar (M. Bolton), dans la circonscription duquel M. Conner habite, de confirmer mes dires. L'honorable député le connaît aussi bien que moi et m'a déclaré qu'il n'y a pas au Manitoba d'homme plus respectable. Selon moi, c'est le traitement le plus ignoble qu'on ait jamais fait subir à un serviteur public.

L'hon. M. CALDER: Je ne connais pas les détails de l'affaire, et il y aura certainement lieu d'examiner l'incident raconté par le représentant de Springfield.

M. RICHARDSON: On devrait offrir des excuses à M. Conner.

L'hon. M. CALDER: C'est la première fois que j'apprends les faits tels que racontés. En ce qui concerne mon département. M. F. H. Nesbitt est l'inspecteur à Snowflake et il reçoit $600. On me dit qu'il reçoit aussi $600 du ministère des Douanes, mais je ne crois pas que c'est vraie.

M. RICHARDSON: Je le sais par hasard.

L'hon. M. CALDER: Dans ce cas-là, il faudra examiner l'affaire. Notre département n'a pas pris part à la nomination de M. Conner, ni à son renvoi. En apparence, il a été décidé qu'un seul employé pouvait faire l'ouvrage à cet endroit. Je ne saurais dire pour quelles raisons M. Conner a été renvoyé, mais je saisirai la première occasion de m'en informer.

M. RICHARDSON: J'ai reçu une lettre dans laquelle le commissaire des Douanes me disait que M. Conner avait été renvoyé par économie, mais tandis qu'il remplissait les fonctions des deux emplois pour $700, son remplaçant touche $1,200. Je ne connais rien de ce qui concerne M. Nesbitt, mais je crois savoir qu'il a été engagé à Winnipeg.

Lorsque survint la crise et que nombre de personnes se trouvèrent sans position, on fit jouer des influences pour obtenir à Nesbitt le poste de Snowflake. On se débarrassa donc du pauvre vieux Jimmie Conner, un brave homme qui peut se comparer à qui que ce soit. Compétent comme pas un, et après avoir servi fidèlement son pays pendant vingt longues années, il fut destitué sans aucun avis préalable. C'est une indignité, qui devrait faire l'objet d'une enquête. Le moins que l'on puisse faire, c'est de présenter des excuses à M. Conner et de le réintégrer dans sa fonction.

M. MICHAUD: Combien y a-t-il de temps qu'il a été révoqué?

M. RICHARDSON: L'avis de sa révocation lui est parvenu le 3 octobre dernier, et il a été destitué le 30 septembre. Autrement dit, il a été notifié après avoir été remercié de ses services, et cela sous prétexte d'économie.

M. CHISHOLM: Qui l'a destitué?

M. RICHARDSON: Voilà ce que je cherche à découvrir. Je me suis convaincu que le seul moyen de remédier à une telle injustice était d'en saisir le Parlement. J'ignore qui a renvoyé M. Conner, et je sais seulement que le commissaire des douanes m'a écrit que cette destitution avait pour objet l'économie. Or, au lieu de recevoir seulement $600 ou $700 comme le pauvre Conner, le nouvel employé touche le double de ce montant.

M. DUFF: Je considère que l'heure est venue de voir le fond de cette affaire. L'honorable député peut bien dire que la chose s'est faite à l'insu du ministre de l'Immigration et de la Colonisation, mais cela n'empêche que le ministre est responsable de toute destitution ou nomination faite dans son personnel. Nous avons le droit de demander pour quelle raison on a renvoyé M. Conner et nommé cet autre homme à sa place.

M. RICHARDSON: M. Conner était douanier avant d'entrer au service du ministère de l'Immigration. Mon honorable ami de Lisgar (M. Bolton) prétend que c'est le contraire; mais, les faits sont tels que je les ai présentés. Pendant vingt ans, M. Conner a touché des appointements annuels variant de $200 à $300, et il a été destitué sans avis préalable et sans les moindres remerciements pour les services qu'il a rendus.

M. COPP: Et l'honorable député soutient que c'était un employé capable?

M. RICHARDSON: Aussi capable qu'on puisse en trouver parmi les hommes sortis de la côte d'Adam. Et il surveillait la frontière avec autant de zèle que s'il eût été propriétaire du pays.

L'hon. M. CALDER: Je puis affirmer au comité que ce n'est pas une entreprise facile que de rajuster le personnel d'un ministère. Je me suis livré à cette tâche, et je crois y avoir assez bien réussi. Naturellement, j'ai dû me faire beaucoup d'ennemis; mais, je m'y attendais, et je n'y peux rien.

M. RICHARDSON: Le ministre me promet-il au moins de se renseigner au sujet de ma revendication, et de voir à ce que justice soit rendue?

L'hon. M. CALDER: Je prierais l'honorable député de m'accorder quelques minutes, car j'ai à faire au comité une déclaration que je juge importante. Selon moi, l'administration publique du Canada demande à être réformée en maints endroits, et le ministre qui se charge d'effectuer ces réformes doit se fier en grande partie à ceux qu'il charge de poursuivre les enquêtes voulues. Une fois l'enquête terminée, le ministre reçoit un rapport, qu'il étudie au mieux de son jugement et sur lequel il se base pour prendre la décision qui lui paraît s'imposer. Peu importe qui est le ministre, et fût-il même l'archange Gabriel, il s'expose à toutes sortes d'ennuis en adoptant la ligne de conduite qu'il juge la plus juste. C'est l'expérience que j'en ai, bien que, je le répète, je ne m'en soucie guère.

M. COPP: Et vous n'êtes pas l'archange Gabriel?

L'hon. M. CALDER: Je ne suis pas l'archange Gabriel, et je ne prétends pas l'être. Mais, le ministère de l'Immigration a renvoyé environ cent cinquante personnes d'une façon ou d'une autre, et si mes honorables amis croient que je n'en ai pas eu d'ennuis, ils se trompent grandement. Au point de vue de l'administration de mon ministère et des intérêts généraux du pays, j'ai conscience d'avoir fait mon devoir, et je voudrais que la même réforme s'opérât dans tous les autres ministères. Il se peut que certaines erreurs soient commises, et qu'un fonctionnaire, à l'occasion, soit victime d'une injustice. Dans ce cas, il n'est que juste et raisonnable que le ministre en cause en soit informé, et qu'une enquête soit tenue. Dans l'enquête que j'ai instituée au sujet du service extérieur, et non pas dans le cas qui nous occupe actuellement, j'ai retenu à cette fin les services de deux hommes, dont l'un était M. A. B. Cook, de Régina.

Un rapport a été déposé à ce sujet dans les premiers jours de la législature. M. Cook a été shérif à Regina pendant plusieurs années. Je le connais depuis vingt ans et plus. Comme le sait l'honorable député de Regina (M. Cowan), c'est un homme exceptionnellement capable. Je ne pense pas qu'il y ait un seul bureau de la Saskatchewan aussi bien administré que le sien. J'ai demandé à M. Cook de venir m'aider dans ce travail, à condition qu'il serait traité à un point de vue purement d'affaires, indépendamment de toute politique et de toute autre considération que de l'intérêt public. Avec M. Cook, j'ai envoyé M. Percy Reid, fonctionnaire du département de grande expérience qui connaît le service d'une côte à l'autre. Ces deux hommes ont étudié l'affaire complètement. Ils ont vu presque tous ces fonctionnaires, vérifié leur travail et fait un rapport sur ce qui devrait être accompli dans l'intérêt public.

Quel rapport ont-ils fait au sujet de ce bureau en particulier dont a parlé mon honorable ami (M. Richardson), je l'ignore, parce que je n'ai pas le rapport avec moi. Il est possible que dans nos pourparlers avec le ministère des Douanes il ait été décidé de renvoyer cet homme qui avait d'abord été à l'emploi du Gouvernement. Je puis assurer à mon honorable ami que, vu ses observations, j'étudierai l'affaire le plus tôt possible, et que s'il y a eu injustice quelque part, je ferai tout en mon pouvoir de mettre les choses au point. C'est tout ce que je puis dire.

M. DUFF: Si j'ai bien compris, le ministre a dit que tous les changements dans son département avaient été faits par lui ou ses fonctionnaires. J'avais l'impression que toutes les nominations étaient faites par la commission du service civil. Existe-t-il deux manières de faire des nominations

ou une seule, par l'entremise du ministre ou par celle de la commission du service civil?

L'hon. M. CALDER: Je parlais de démissions, non de nominations. Les démissions sont ordonnées non pas par la commission du service civil mais par un décret du conseil, si le fonctionnaire en question a été nommé par décret. Les nominations, naturellement, sont faites par la commission du service civil.

M. DUFF: Le successeur de M. Conner a-t-il été nommé par la commission du service civil?

L'hon. M. CALDER: Si M. Nesbitt était au service de l'Etat, il n'a fait que permuter. Les permutations sont préparées par le département, non par la commission du service civil. Nous trouvons souvent nécessaire de faire des permutations.

M. DUFF: M. Nesbitt a-t-il permuté ou s'agit-il d'une nouvelle nomination?

L'hon. M. CALDER: Si je ne me trompe, il a permuté.

M. RICHARDSON: D'après ce que je vois, ce nommé Nesbitt, avec plusieurs autres, ont été imposés au service public. Ces hommes n'avaient absolument rien à faire, et quand est venu le temps de la réorganisation, il a fallu leur trouver une besogne. J'excuse le ministre; je le connais trop bien pour l'accuser de rien faire de la sorte. Je crois qu'il n'en savait rien. Mais le truc a été moulé quelque part et cet homme a été imposé au pays avec une augmentation d'appointements. J'ai oublié de dire que cet admirable vieux M. Conner m'a fait observer que si on l'avait remplacé par un soldat il n'aurait pas ouvert la bouche, il aurait été pleinement satisfait. Mais de se voir remplacé par un autre à un traitement double de ce qu'il recevait, sous prétexte d'économie, cela a fait bouillir son sang écossais, et je ne l'en blâme pas. Le ministre a bien voulu promettre de s'enquérir de l'affaire et de voir à rendre justice à qui de droit. Quand cela?

M. GAUVREAU: A la prochaine session de la Chambre.

L'hon. M. CALDER: Non pas. Quand j'ai dit à l'honorable député que je m'occuperais de la question tout de suite, c'est que j'en avais l'intention.

M. RICHARDSON: Je le sais, mais qu'arrivera-t-il? Conner a-t-il une chance de reprendre sa position?

[M. Duff.]

L'hon. M. CALDER: Tout dépendra des circonstances. L'honorable député a émis une opinion et je ne doute pas qu'il la croit exacte. Cependant il admettra que dans une affaire de ce genre, il faut faire une enquête convenable afin de se renseigner. La décision à prendre dépendra des faits et des circonstances. Pour le moment, ne sachant rien, je pourrais difficilement faire une promesse.

M. RICHARDSON: J'en conclus que si mes observations sont justes et vraies, que si Conner est un fonctionnaire de premier ordre qui a servi son pays comme je l'ai dit, il reprendra son travail et qu'on lui fera des excuses pour l'avoir destitué.

Pour ce qui est de Nesbitt, il ne rendait aucun réel service au pays et méritait certainement d'être congédié, tout comme le méritent des milliers par tout le pays.

M. McKENZIE: Mais le ministre peut-il promettre de réintrégrer un employé dans ses fonctions? N'est-il pas vrai que cela relève de la commission du service civil?

L'hon. M. CALDER: Certainement.

M. RICHARDSON: Et voilà! Que proposerait le leader de l'opposition en sa qualité de "frère écossais"?

M. CAHILL: Ces quarante-trois nominations ont-elles été faites par la commission du service civil? Comment le ministre explique-t-il que les frais de son département ont augmenté de $25,000 alors qu'il compte 115 fonctionnaires en moins? Faut-il croire que ces employés congédiés ont été remplacés par d'autres qui retirent deux fois les appointements des premiers? Je serais très heureux aussi d'entendre une explication par le ministre du fait que le service coûte si cher au pays même, relativement à ce qu'il coûte à l'étranger. Nous voyons ici un crédit de $450,000 sur le compte d'appointements au Canada même, tandis qu'en dehors du Canada le chiffre n'est que de $150,000. Je remarque également que le service coûte $1,500 de plus cher par bureau en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis. Est-ce le traitement ou le personnel qui est plus considérable?

L'hon. M. CALDER: Ainsi que je l'ai déjà expliqué, nous avons douze bureaux en Angleterre et vingt-deux aux Etats-Unis.

M. CAHILL: Mais les bureaux coûtent $4,000 chaque aux Etats-Unis, et $5,500 en Angleterre.

L'hon. M. CALDER: Les frais dépendent du personnel.

M. CAHILL: Quel est ce personnel?

L'hon. M. CALDER: Je l'ai déjà dit. Nous avons aux Etats-Unis vingt-deux agents, vingt sténographes et six commis, soit un total de quarante-huit; en Grande-Bretagne, à l'heure qu'il est nous comptons un personnel de soixante-huit. Dans notre bureau de Londres nous avons trois commis de la première division, vingt de la deuxième, onze de la troisième et deux messagers. Dans nos bureaux en dehors de Londres le personnel compte d'un à trois employés: il n'est pas de bureau qui en ait plus de trois. L'honorable député demande pour quelle raison les frais sont plus élevés au Canada qu'en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis. Au Canada nous avons 140 inspecteurs de frontière qui reçoivent entre $900 ou $1,000 et $1,500. Ce simple fait explique, à lui tout seul, pourquoi le travail de l'inspection coûte plus cher qu'en Angleterre et aux Etats-Unis.

M. CAHILL: En sus des appointements des inspecteurs de frontière on demande $350,000 pour le service au pays.

L'hon. M. CALDER: J'ai déjà expliqué que nous avons une chaîne de bureaux à l'intérieur. Par exemple, le bureau de Montréal doit avoir un personnel considérable pour surveiller ceux qui arrivent et ceux qui sont rapatriés.

M. CAHILL: Cette année ce doit être surtout ceux qui sont renvoyés dans leur patrie.

L'hon. M. CALDER: Non, ce bureau s'occupe de ceux qui sont acceptés; nous avons une fiche complète pour chaque personne qui entre au Canada. Parfois l'histoire de certains immigrants rejetés exigent beaucoup de recherches; il y a, en outre, un travail considérable occasionné par le renvoi d'immigrants inadmissibles; les bureaux à l'intérieur qui sont chargés de cette besogne sont donc absolument nécessaires. Après l'enquête de cette année, je suis convaincu que nous n'avons pas plus d'employés qu'il ne faut. Notre personnel est pratiquement aussi petit que possible, pour accomplir le travail et la question des appointements a été réglée de manière à donner satisfaction à tout le monde.

M. CAHILL: Je vois un crédit de $212,000 sur le compte d'appointements au Canada; au dire du ministre il y a une économie de $98,000, censément sur les 115 employés; ce n'est pourtant pas une économie de donner $183,000 aux inspecteurs de frontière. Le budget accuse une augmentation de $25,000; il y a donc une augmentation de $120,000 dans les appointements des fonctionnaires au Canada. Quel serait le pourcentage de cette augmentation? Quel est le nombre des fonctionnaires?

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas pu suivre l'honorable député tout à fait. Il est vrai que nous avons réalisé une économie, qui, en moyenne, sur tout la ligne, donnerait un total de $98,000; mais les changements ont été opérés à différentes époques de l'année de sorte qu'on n'est pas arrivé à une réduction nette. D'un autre côté, ainsi que je l'ai déjà exposé, nous avons dû faire une nouvelle répartition des appointements dans le service extérieur au pays ici, et, bien qu'il n'y ait pas eu de forte augmentation individuelle la somme de ces augmentations atteint un chiffre considérable.

Ces arrangements devraient quand même être faits. Quand les listes d'appointements seront déposées par la commission du service civil, il faudra ajouter d'autres augmentations pour retenir ces fonctionnaires dans le service. Nous ne pouvons espérer conserver ces services avec l'échelle d'appointements d'avant 1914. Conséquemment, nous devons prévoir des augmentations de ce genre.

M. SUTHERLAND: A-t-on l'intention d'amplifier le service en Grande-Bretagne, l'année prochaine, ou simplement maintenir le personnel de l'an dernier? Maintenant que la guerre est terminée, il est important d'accorder le plus d'attention possible aux immigrants de la Grande-Bretagne, pourvu que les gens de la mère patrie aient l'intention d'émigrer. Il faut s'occuper plus attentivement, je pense, de faire venir des immigrants de la Grande-Bretagne que des Etats-Unis. La politique énoncée par le ministre, cet après-midi, porterait presque à croire que l'on s'en tiendra encore à la vieille méthode de considérer plutôt l'ouest du Canada que les plus vieilles provinces. J'ai toujours soutenu qu'il n'était pas de l'intérêt national que l'immigration ressortît du ministère de l'Intérieur. J'aimerais savoir si l'on veut agir en vue de fournir aux vieilles provinces de la main-d'œuvre, surtout celle de ferme. Je ferais une allusion spéciale à l'Ontario, car il n'est pas douteux qu'il s'y trouve à présent trop de terres en culture pour le nombre de personnes qui en prennent soin.

L'hon. M. CALDER: Il sera absolument nécessaire d'augmenter considérablement nos dépenses en Angleterre si l'on espère en

recevoir une immigration, non dans un avenir immédiat, mais dans deux ou trois ans. En d'autres termes, nous devons préparer maintenant la publicité et la propagande nécessaires à l'obtention de résultats subséquents. Ce travail exige de l'argent. Durant la guerre, nos dépenses d'annonces et de publicité en Grande-Bretagne furent réduites à presque rien, pour des raisons qui doivent être évidentes. Nous avons maintenu un certain petit budget, mais il n'a pas affecté la situation. Pour obtenir des résultats, il faut prévoir de longue date. De fait, notre travail le plus efficace peut-être en Grande-Bretagne est fait parmi les écoliers. Presque tous les intéressés au mouvement de l'immigration s'en aperçoivent. La semence jetée à l'école, dans l'esprit de l'enfant portera ses fruits quand il grandira. Cette catégorie de travail exige de l'argent. Nous devrons dépenser de l'argent en Grande-Bretagne très largement (et tout de suite, car nous sommes un peu en retard), si nous voulons obtenir des résultats, soit l'année prochaine, soit dans deux ans.

Je suis très peu certain que nous obtenions beaucoup de main-d'œuvre agricole en Grande-Bretagne; 15 p. 100 de la population de la Grande-Bretagne est agricole; l'Etat s'efforce autant que possible de garder sur les terres ceux qui s'y trouvent et d'y en envoyer d'autres. Il me semble donc que nous éprouverons beaucoup de difficultés à obtenir de la main-d'œuvre agricole de la Grande-Bretagne. Toutefois, je puis assurer l'honorable député que l'on fera en ce sens tous les efforts voulus, car je comprends entièrement le besoin de ce genre de main-d'œuvre en Canada. Je conviens aussi tout à fait avec mon honorable ami que la majeure partie de ces immigrants, si c'est possible, devraient être encouragés à s'établir dans les vieilles provinces du Canada. Notre politique ne sera pas partiale; elle devrait être nationale. Conjointement avec les provinces, nous devrions essayer de dresser un plan pour la distribution de tous les immigrants, aussi également que possible, par tout le Canada.

M. RICHARDSON: On m'a appris, aujourd'hui, que l'on demandait cinq mille ouvriers de ferme en Canada, mais qu'il était difficile d'en trouver. Les soldats retour du front ne pourraient-ils combler cette lacune? Indiquent-ils des tendances vers ce travail?

L'hon. M. CALDER: Je ne connais pas exactement la situation de la main-d'œuvre agricole, mais j'apprends que dans l'Ouest canadien elle s'est grandement améliorée, que la frayeur d'il y a un mois est disparue. Je sais que le problème est très bien élucidé; mais quant à la provenance de la main-d'œuvre, je l'ignore. Il y a quelque temps, on a cru qu'il serait nécessaire d'importer de la main-d'œuvre agricole des Etats-Unis; mais la situation s'est modifiée, et les provinces de l'Ouest ne nous ont pas demandé, récemment, un mouvement en ce sens.

M. SUTHERLAND: Uu seul mot sur les perspectives de l'immigration. L'honorable ministre dit: non dans un avenir immédiat, mais dans une, deux ou trois années. La dépense, en Grande-Bretagne, a été faite déjà.

Notre armée qui est restée outre-mer pendant quatre ans a fait là-bas un travail de propagande qui portera forcément ses fruits dans un avenir rapproché. La plupart des gens avec qui nos soldats sont venus en contact là-bas dans l'armée, ont, autant que je puis en juger, signifié leur désir et leur intention de venir au Canada s'ils peuvent faire les arrangements nécessaires. Je ne pense pas que nous ayons besoin de faire de la propagande dans les écoles ou autres choses de ce genre là. Le département s'apercevra dans le cours des prochaines années et, en réalité, dans un avenir très rapproché, qu'il aura suffisamment à faire en prenant soin des gens qui désireront venir de Grande-Bretagne au Canada, malgré tous les efforts qui seront faits pour les retenir là-bas.

La situation qui existe actuellement en Europe est telle que personne n'en peut pronostiquer maintenant les effets précis. D'autre part je comprends parfaitement que, dans les conditions qui existent ici même, le Gouvernement hésite à prendre des mesures qui pourraient les aggraver. Mais nous ne pouvons pas ignorer cette situation; il faut y faire face. Plus que tout autre pays le Canada souffre du manque de bras pour l'agriculture. Actuellement il est absolument impossible de garder les ouvriers de fermes. Depuis deux mois, ils désertent plus que jamais la campagne pour la ville, malgré la demande considérable de main-d'œuvre agricole. Cette situation n'est qu'artificielle. Vous éliminez la concurrence dans plusieurs branches de l'activité humaine dans les centres industriels. Non seulement vous menacez de restreindre ou d'entraver la concurrence dans les districts ruraux, mais on vous demande en plus d'adopter des lois qui détourneront les gens de l'agriculture, c'est-à-dire de la production des denrées alimentaires. D'Ottawa et de toutes les cités du Canada, on demande de ne pas

permettre l'exportation des produits agricoles.

Je ne peux pas m'empêcher de faire allusion à cette remarque du leader de l'opposition (M. McKenzie), qui disait cet après-midi que la province de la Nouvelle-Ecosse ne produisait qu'environ dix pour cent de ce qu'elle consommait. Voilà la situation vers laquelle s'acheminent les vieilles provinces en général, et, si cela continue, le Canada sera bientôt un pays importateur au lieu d'être exportateur, pour beaucoup de denrées alimentaires importantes et essentielles.

J'ai ici des statistiques de 1911, qui montrent combien grave était la situation à cette époque. On ne doit pas oublier non plus que les immigrants qui viennent au Canada sont loin de rester tous ici. Le rapport du haut-commissaire du Canada montre qu'en 1907, 151,216 sujets britanniques sont venus au Canada et que 33,691 sont repartis en Grande-Bretagne. En 1908, il en est venu 88,321 et il en est reparti 39,866, c'est-à-dire presque la moitié. Cette situation existait depuis plusieurs années. Nous nous sommes vantés du nombre d'immigrants qui venaient au Canada, mais cette immigration a été en grande partie transitoire, car le tiers ou la moitié des nouveaux venus repartaient ensuite. Depuis la guerre, aucun progrès n'a été fait et nos industries agricoles ont non seulement demeuré stagnantes, mais ont dépéri. Il se peut que nous ayons augmenté notre rendement, mais au point de vue agricole, nous sommes dans un état vraiment regrettable, surtout dans les vieilles provinces. On commence à voir aujourd'hui les effets des mauvaises méthodes employées depuis quelques années afin de donner un rendement plus considérable, et les résultats à venir seront forcément bien pis que ceux que nous constatons à l'heure actuelle. Si cet état de choses continue et si le prix de la main-d'œuvre dans les villes augmente encore, le coût de la vie, au lieu de diminuer, sera de plus en plus élevé. C'est le seul résultat que l'on puisse attendre de la situation qui existe actuellement au Canada et ailleurs.

Je comprends les difficultés avec lesquelles le ministre doit compter. Peut-être a-t-il en vue une politique bien définie, qu'il ne soit pas dans l'intérêt public d'exposer dès maintenant. Il vaut aussi bien envisager la situation telle qu'elle est. Nous devons soit perdre notre position de pays agricole ou bien faire de grands efforts pour faire venir ici les gens de Grande-Bretagne qui le désirent, même si nous devons leur donner de l'aide. Cela ne serait peut-être pas une déclaration très populaire à faire dans une ville, mais c'est un fait que nous devons reconnaître. Je suis heureux de voir que le ministère de l'Immigration va être sous le contrôle d'un ministre qui consacrera tout son temps et toute son attention au grand et difficile problème qui se présente à nous en ce moment.

M. CLARK (Red-Deer): On dit que la seule chose à faire avec un prophète, c'est de ne pas le croire. Or je dois dire que je ne m'attends pas du tout à cette affluence d'immigrants anglais sur laquelle compte mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland). Je ne sais pas quelles sont les conditions qu'il prétend exister en Grande-Bretagne et qui pourront provoquer cet exode.

Au cours d'une conversation que j'eus avec un agent de commerce de Manchester, il y a quelques jours, il me dit qu'il était bien entendu qu'en Grande-Bretagne, on avait déjà réintégré dans la vie civile 80 p. 100 des soldats revenus du front de guerre. Pour bien mettre en lumière la rapidité avec laquelle se fait cette réintégration, je dirai aux députés qui n'ont peut-être pas remarqué cette statistique, qu'en janvier, le chiffre du tonnage sur la Clyde a été de 15,000; en février, 22,000; en mars, 40,000; en avril, 86,000. J'ai donné les chiffres ronds en mille et je puis garantir leur exactitude, à moins que ma mémoire ne soit devenue soudainement infidèle. Quatre-vingt-six mille tonnes constituent tout un record en avril sur la Clyde, sauf pour le mois d'avril, où l'"Aquitania" prit la mer.

J'ai donné un aperçu du nombre de soldats réintégrés dans les occupations de la vie civile, et j'ai mis en lumière, par un seul exemple, ce qui se passe là-bas, et voilà pourquoi je doute fort que les prophéties de mon honorable ami se réalisent dans un avenir immédiat. Il pourrait difficilement engager ces soldats à quitter la Clyde, où ils reprennent leurs occupations avec tant de hâte et de rapidité, pour venir s'établir, disons, à Winnipeg. Je préférerais demeurer sur la Clyde, et mon honorable ami aussi le préférerait sans doute, s'il était là. A mon honorable ami le ministre, dont j'ai admiré la patience et la bienveillance, depuis que je suis entré dans cette Chambre, peu après huit heures, je désire faire une observation, non pas dans un but de critique, mais bien plutôt à titre de conseil pratique et utile, pour obtenir des immigrants de la Grande-Bretagne. Puisqu'il se trouve tout près du ministre des Finances (sir Thomas White), je voudrais qu'il fît comprendre à son voisin, cet esprit obsti-

né, le besoin d'une réforme fiscale immédiate, importante et généreuse, dans les droits dont les marchandises d'origine britanniques sont passibles. Je voudrais qu'il persuadât au ministre des Finances—et j'espère que celui-ci apportera à l'étude de la question cette étonnante concentration d'esprit qu'il met à analyser ou à dépouiller un document ou qu'il apporte à la lecture de la multitude de volumes qu'il dévore, pour ainsi dire—que si l'on encourageait les vaisseaux de la Grande-Bretagne, par une réforme fiscale, à venir ici avec des marchandises de provenance britannique, il viendrait sans doute en même temps des agents commerciaux qui observeraient le pays et verraient les magnifiques avantages qu'il offre, et il s'ensuivrait immédiatement un mouvement d'immigration au pays.

Qu'il dise tout cela au ministre des Finances, et le budget qu'il présentera pourra rehausser sa réputation à une hauteur qui nous étonnera tous. Je fais peut-être erreur, mais j'en ai la conviction, les immigrants suivraient les marchandises; les immigrants deviendraient des cultivateurs qui feraient sortir du sol d'autres produits en paiement des marchandises importées, et ainsi, nous aurions des cargaisons, à l'entrée et à la sortie. Les capitaux immigreraient aussi au pays avec les marchandises et les colons, et ainsi, sans l'aide d'un seul agent en Grande-Bretagne, le Canada se créerait un grand commerce et une utile immigration, rien que par la réforme du régime fiscal. Voilà ce qui se réaliserait, s'il était possible d'influencer d'abord l'esprit du ministre des Finances.

Dépenses casuelles au Canada, agences en Grande-Bretagne et à l'étranger; frais généraux d'immigration, $775,000.

M. McKENZIE: Il y a ici 225,000 dollars d'augmentation.

L'hon. M. CALDER: Sous cette rubrique figurent les dépenses générales exécutées par le ministère d'Immigration au Canada, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, frais de publicité, d'impressions, frais généraux, indépendamment des appointements, aux ports de mer, comme Saint-Jean, Halifax, Boston et New-York, et ceux de nos bureaux, à Winnipeg, Montréal et ailleurs. Frais afférents au rapatriement, à l'inspection à la frontière, aux hôpitaux, au placement des colons, à l'inspection des bureaux de placement, à l'inspection des enfants immigrants de Grande-Bretagne, enfin, dépenses générales et primes. Il y a aussi les dépenses générales afférentes à nos bureaux au Canada, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis pour loyers, combustible, téléphones, messageries, auxiliaires provisoires et autres choses de ce genre. Le principal article de dépense se rattache à la publicité et aux impressions. L'an dernier, les frais de publicité ont atteint 216,000 dollars et ceux des impressions, 34,000.

Les frais de rapatriement s'élèvent à 12,000 dollars; ceux des inspections à la frontière, 37,800; les frais généraux, à 72,700. Nos dépenses sous cette rubrique, l'an dernier, ont atteint 501,900 dollars, et cette année, nous demandons 775,000 dollars. Quant à savoir si ce crédit sera dépensé, cela tiendra aux conditions. Il sera peut-être nécessaire d'accroître nos dépenses en Grande-Bretagne. Nos frais généraux en Grande-Bretagne ont été relativement minimes. En dépit de ce qu'a dit le député d'Oxford-Sud (M. Sutherland), je suis convaincu qu'il faudra exécuter certaines dépenses générales.

S'il est vrai que durant la période de la guerre le Canada ait profité d'une grande réclame, néanmoins nous reconnaîtrons qu'il est nécessaire de faire certains travaux en Angleterre si nous voulons, à un point de vue, conserver la direction de l'immigration. Permettez-moi de donner des exemples. On évalue qu'il y a actuellement en Angleterre un surplus de 3,000,000 de femmes. Faisons disparaître les obstacles et invitons ces femmes à venir dans notre pays et elles arriveront par centaines de mille. Il est très désirable, surtout dans un avenir rapproché, de ne pas inviter à s'installer chez nous des gens qui aggraveront la situation actuellement existante. Vous ne pouvez pas y arriver sans dépenser de l'argent pour surveiller cette émigration. S'il est vrai que des milliers d'individus désirent venir au Canada, nous devons faire en sorte, autant que possible, que ceux qui viendront, soient assurés d'y trouver de l'emploi. Nous ne pouvons pas permettre que nos villes soient envahies par des gens qui ne peuvent pas se procurer de travail. Au point de vue des dépenses générales, nous pouvons facilement utiliser $100,000 en Grande-Bretagne pour y faire un travail très nécessaire. Nous augmentons aussi nos dépenses aux Etats-Unis et il y a ici même, au Canada, une œuvre très utile à faire. Nous devons considérer le problème d'obtenir de nos concitoyens de faire disparaître les obstacles et d'inviter ces femmes dans nos villes puis de les faire retourner à la terre. Si nous pouvons, avec une dépense prudente d'argent, créer un mouvement dans ce sens, l'argent sera bien employé. Bien que nous demandions une augmentation d'environ

$200,000, nous n'avons pas l'intention de dépenser l'argent si nous ne trouvons pas l'occasion de l'employer utilement. L'an dernier, nous avons obtenu un crédit de $1,135,000 et nos dépenses sont montées à environ $1,000,000. Nous avons dépensé le crédit, moins $130,000. Il est difficile, dans l'état de choses actuel, de prévoir avec un certain degré de certitude, quelles seront nos dépenses relatives à l'immigration pendant l'année actuelle. Le Gouvernement doit avoir une certaine latitude à ce sujet. La situation se modifiera énormément dans le cours des trois ou quatre mois prochains et nous devons être prêts à faire face à ces changements. Si nous nous trouvons en présence d'une situation qui nous permettra de dépenser avec sagesse de l'argent dans ce but, nous devons avoir cet argent à notre disposition.

M. CAHILL: Combien a-t-on dépensé d'argent en réclames, l'an dernier, et quelle surveillance avons-nous sur la publicité ? Comment se fait la réclame aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne ?

L'hon. M. CALDER: L'an dernier, on a dépensé en réclames, aux Etats-Unis, une somme de $209,509.73. Nos annonces, depuis un certain nombre d'années aux Etats-Unis, sont confiées à deux agences, l'agence Touzalin et la Western Newspaper Union. En outre, Rand, McNally et Cie et une ou deux petites compagnies ont fait quelque publicité, mais la dépense n'a pas été importante. J'ai reçu dernièrement un rapport indiquant que le travail exécuté a été assez satisfaisant et que nous obtenons des résultats. Les annonces, en Grande Bretagne, ont coûté, l'an dernier, $6,483 seulement. Depuis que la guerre a éclaté, nous n'avons eu que peu d'occasions d'obtenir des immigrants d'Angleterre et nous avons pensé qu'il était préférable d'arrêter là-bas notre publicité. J'estime qu'au cours des années passées, nos frais de publicité, en Angleterre, ont dû être comparativement élevés. Je ne peux pas donner les chiffres maintenant.

M. CAHILL: Cette dépense de $209,000 aux Etats-Unis a-t-elle été une augmentation sur le chiffre des années précédentes ?

L'hon. M. CALDER: Il n'y a pas eu d'augmentation. C'est à peu près le même montant qui est utilisé à chaque année.

M. CAHILL: N'y a-t-il pas eu de diminution ?

L'hon. M. CALDER: Non, la dépense s'est élevée à environ $200,000 par an.

M. CAHILL: S'agit-il de contrats annuels ?

L'hon. M. CALDER: Je pense que oui.

M. CAHILL: Pourquoi le ministre a-t-il dépensé aux Etats-Unis, l'an dernier, par exemple, le même montant que les années précédentes pour les annonces relatives à l'immigration, lorsqu'il ne s'attendait pas avoir les mêmes résultats qu'on avait obtenus auparavant? Pourquoi ne pas y diminuer les annonces comme on l'a fait en Grande-Bretagne? Il semble que c'est une dépense extraordinaire.

L'hon. M. CALDER: Il y a en ce moment, comme dans les années passées, un grand mouvement de population entre les Etats-Unis et le Canada, tandis que depuis trois ou quatre ans, il a été impossible de se procurer des immigrants d'Angleterre ou du continent, par suite des conditions de la navigation. La situation est telle que pendant des mois, nous ne pouvons pas espérer que des immigrants viendront de la Grande-Bretagne au Canada.

D'un autre côté, il n'y a pas eu d'obstacles au travail des agents pour diriger l'immigration des Etats-Unis vers le Canada.

M. CAHILL: Sauf qu'à cause de la guerre, les gouvernements des Etats-Unis empêchait les jeunes Américains de quitter le pays. Est-ce qu'il n'aurait pas été de saine économie de tenir compte de ce fait et de l'improbabilité que nous recevrions un grand nombre d'immigrants américains, du moins des jeunes gens, c'est-à-dire ceux qui constituent ordinairement l'énorme majorité des immigrants?

L'hon. M. CALDER: L'assertion de l'honorable député est exacte jusqu'à un certain point; il était naturel que nous n'espérions pas de recevoir une affluence d'immigrants aussi considérable que par les années passées; de fait, c'est ce qui est arrivé.

Néanmoins, nous avons obtenu quelque 60,000 immigrants des Etats-Unis l'année dernière et environ 75,000 l'année précédente sans compter que tout faisait prévoir l'année dernière que l'affluence des immigrants serait encore bien plus considérable qu'elle ne l'a été.

La question présente un autre aspect: Dans le domaine de l'immigration, vous n'obtenez pas toujours des résultats immédiats. Vous êtes obligé de continuer votre travail de publicité de façon à influencer les gens et à les décider à immigrer peut-être deux, trois ou quatre ans après qu'ils auront commencé à s'intéresser à la littérature concernant le Canada.

Je suis donc d'avis de continuer la publicité que nous faisons avec cet objectif en vue. De fait, nous aurions dû à mon sens dépenser une plus forte somme que nous ne l'avons fait en Grande-Bretagne pour la même raison.

M. ARCHAMBAULT (texte): L'honorable ministre (M. Calder) voudrait-il informer la Chambre relativement à la nationalité des chefs de la grève de Winnipeg, qui viennent d'établir, d'après les journaux, un gouvernement soviet et bolchéviste.

Je suis informé, de source certaine, que les chefs de ce mouvement sont, sans exception, des immigrants de la Grande-Bretagne, nés en Angleterre et venus d'Angleterre directement au Canada.

Je fais cette remarque afin que nos agents d'immigration, en Angleterre, reçoivent des instructions pour empêcher pareille immigration.

Si l'honorable ministre a des informations, je crois qu'il serait utile qu'il les donne à la Chambre.

L'hon. M. CALDER: Je suis peiné de n'avoir pu comprendre l'observation de l'honorable député; si j'ai bien compris, toutefois, il désire se renseigner sur la nationalité des chefs de la présente grève à Winnipeg. Je ne suis pas en mesure, je le regrette infiniment, de fournir ces renseignements à l'honorable député. Si les fils télégraphiques étaient en bon état, je serais peut-être en mesure d'obtenir les informations qu'il désire; mais la situation est telle à cette heure que nous serons obligés, je le crains fort, d'attendre quelques jours avant de les avoir.

M. ARCHAMBAULT (texte): Si l'honorable ministre veut suivre mon conseil, s'il veut avoir les informations, je lui conseillerais de se mettre en rapport avec le commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest qui nous a renseignés à ce sujet.

J'espère qu'à la prochaine séance de la Chambre il pourra nous donner des explications.

M. CAHILL: Quelle somme avons-nous déboursée pour faire de la publicité au pays l'année dernière et combien dépenserons-nous de ce chef, au cours du prochain exercice financier, selon les prévisions du ministre?

L'hon. M. CALDER: Nous avons dépensé au pays pour publicité au cours de l'année dernière une somme totale de 995 piastres et 67 cents.

[L'hon. M. Calder.]

M. CAHILL: Je ne saurais me rendre compte pour quelle raison cet item devrait être augmenté de 274,000 piastres cette année. Je ne crois pas que le ministre s'attende à dépenser beaucoup plus en fait de publicité aux Etats-Unis, cette année, bien qu'il prévoit une assez forte augmentation de ce chef en Grande-Bretagne. Si j'ai saisi le sens exact de ses déclarations, il a aussi laissé entendre qu'il a l'intention de dépenser de plus fortes sommes pour faire de la publicité au pays?

L'hon. M. CALDER: C'est possible.

M. CAHILL: Le Gouvernement a déjà déboursé de ce chef des sommes considérables au pays et j'ose espérer que le ministre ne nous demande pas de voter cet item pour constituer un fonds destiné à fournir de la publicité et des subsides au "Consumer's Periodical" dans l'espoir qu'il continuera à chanter les louanges du Gouvernement unioniste.

Je ne puis me rendre compte pour quelle raison le ministère d'Immigration aurait besoin de dépenser de fortes sommes à ces fins ici au pays. Nous ferions bien selon moi de refuser d'adopter ce crédit augmenté, s'il est destiné à des fins de cette nature. Pour moi, le Gouvernement a déjà déboursé assez des deniers publics pour faire chanter ses louanges au Canada.

L'hon. M. CALDER: J'ai voulu dire qu'il serait peut-être désirable de faire certains frais de publicité au pays, afin d'influencer les gens des villes à retourner dans les campagnes.

Cela ne veut pas seulement dire annoncer. Il y a une dépense que nous ne faisons pas aujourd'hui, et qui serait très utile, cependant, ce serait celle d'une réclame effectuée au moyen de conférences et de tableaux cinématographiques. C'est un peu cette sorte de propagande que l'on a suggéré au ministère d'entreprendre aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et au Canada. Une fois en marche, un tel service coûterait assez cher, je doute que nous puissions rien accomplir d'utile à moins de 75 ou 125 mille dollars. Ce genre de réclame cependant—car c'en est une—serait, à mon avis, le plus fructueux que le Gouvernement pût faire. Un message peut être communiqué, une scène représentée par le moyen du cinématographe de façon plus avantageuse qu'on ne saurait le faire par tout autre moyen. Un autre mode de propagande que l'on a supprimé aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne depuis quelques années, c'est celui des conférences. Nous n'en avons pas eu une seule en An-

gleterre, non plus qu'aux Etats-Unis depuis quelques années. Il me semble pourtant que, si l'occasion s'en présentait, nous pourrions y consacrer utilement une certaine somme. Le surcroît de dépense projetée n'est pas tout pour de la réclame, malgré l'augmentation à laquelle je m'attends de ce chef. Nous aurons, je n'en doute point, à faire de la publicité en Grande-Bretagne; mais le travail de propagande nécessaire à l'immigration comporte une dépense d'argent dans beaucoup d'autres sens.

M. ARCHAMBAULT: Me serait-il permis de demander si l'on dépensera quelque chose de ces 775,000 piastres pour une émigration de France ou de Belgique?

L'hon. M. CALDER: C'est là une question que le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) a soulevée cet après-midi, et que l'on a débattue tout au long. Je ne voudrais pas retarder la marche de nos présentes délibérations quand il suffirait à mon honorable ami de parcourir demain le compte rendu des débats pour y trouver le renseignement qu'il demande. S'il insiste néanmoins, je suis tout prêt à revenir sur cette affaire.

M. ARCHAMBAULT: Je ne désire point m'engager dans une discussion, mais savoir simplement si l'on a prévu une émigration de ces pays?

L'hon. M. CALDER: Le crédit dont il est question satisfaira à toutes les dépenses nécessaires.

Administration de l'immigration chinoise.—Traitement du personnel et dépenses casuelles, $32,000.

M. McKENZIE: Le ministre a fait entendre l'autre jour qu'un changement serait apporté à la loi qui concerne l'immigration chinoise. A-t-on adopté une politique nouvelle à l'égard des Chinois?

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas eu l'occasion de discuter l'affaire avec mes collègues depuis que j'ai fait à la Chambre la déclaration dont parle mon honorable ami. C'est là un sujet qui naturellement comporte l'adoption d'un plan de conduite qu'il faudra mûrement considérer. Pour ma part, je suis convaincu que le mieux serait d'abolir la capitation. Il est possible qu'une déclaration soit faite à cet égard d'ici à la fin de la session.

Secours aux Canadiens nécessiteux dans les pays autres que les Etats-Unis, $6,000.

M. COPP: C'est le seul article de dépense où l'on ne constate point une augmentation. Combien a-t-on dépensé l'année dernière.

L'hon. M. CALDER: De 1,600 à 2,000 dollors.

M. McKENZIE: Comment le ministre obtient-il d'être exactement renseigné sur les Canadiens qui sont dans la détresse à l'étranger, et quels secours leur donne-t-on?

L'hon. M. CALDER: Lorsque c'est en Grande-Bretagne que se produisent des cas de ce genre, il nous sont ordinairement signalés par le consul d'Angleterre. J'ai eu à m'occuper l'autre jour du cas d'un Canadien échoué dans l'Argentine et qui aurait voulu rentrer au Canada. Un autre récemment était en Assyrie. La Grande-Bretagne, naturellement, nous fournit nombre de ces cas. Ils nous sont rapportés et, quand il y a lieu, nous y pourvoyons.

Expositions.—Traitements et frais généraux, $50,000 .

M. COPP: Quels sont ces expositions?

L'hon. M. CALDER: Il s'agit d'un travail transféré au ministère de l'Immigration dans les premiers jours de 1918. Nous exposons toujours un certain nombre d'objets aux Etats-Unis dans leurs expositions d'Etat ou de comté. Les objets ainsi exposés forment parfois des groupements considérables.

M. COPP: Quels objets?

L'hon. M. CALDER: Presque toujours des produits agricoles. Nous en formons de menus groupements qui seront vus par ceux qui visitent nos bureaux. Nous en exposons également dans nos bureaux des Etats-Unis. Nous en préparons aussi pour les écoles des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Cela est très utile à notre travail de propagande.

M. COPP: Est-ce là quelque chose de nouveau?

L'hon. M. CALDER: Non, la chose a lieu depuis plusieurs années; avec des variantes répondant aux circonstances.

Après avoir étudié le point avec le fonctionnaire en chef que nous avons aux Etats-Unis et avec les fonctionnaires du ministère employés ici, j'ai déterminé ce qui me paraissait devoir être un programme raisonnable pour cette année. On estime que cette somme va suffire à l'exécution des travaux.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre pourrait-il nous dire combien d'argent a été dépensé l'an dernier pour les expositions?

L'hon. M. CALDER: 25,000 piastres.

M. ARCHAMBAULT: 25,000 piastres.

Ministère de la Marine et des Pêcheries.—Traitements, y compris le sous-ministre à $6,000, le sous ministre adjoint et constructeur naval à $4,500 chacun, $241,650.

M. COPP: Il y a ici une augmentation considérable.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ces augmentations, à l'exception de deux, sont les augmentations annuelles ordinaires. Nous demandons qu'il soit ajouté 500 piastres au traitement du sous-ministre adjoint et à celui du constructeur naval. La tâche du sous-ministre adjoint a été exceptionnellement lourde par suite du programme relatif à la construction navale et du surcroît de travail provenant des exigences de la guerre. On peut en dire autant de M. Duguid, le constructeur naval. Ce sont deux fonctionnaires excellents sous tous rapports, et j'espère que le comité va consentir à la faible augmentation de traitement que nous demandons en leur faveur.

M. SINCLAIR (Guysborough): La responsabilité navale s'étend-elle aux navires de guerre qui ont été construits pendant la guerre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

Service maritime et fluvial.—Entretien et réparations des steamers et brise-glaces de l'Etat, $1,500,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est le même crédit que celui qui a été voté l'an dernier. Nous employons, en tout, vingt-cinq navires.

M. ARTHURS: Je voudrais faire allusion aux appointements payés aux employés du service des navires, et surtout à ceux du service des phares. Je veux parler, en particulier, d'un certain navire employé par le ministère de la Marine à Parry-Sound. Le ministère m'a déjà répondu qu'on était à réduire le salaire des employés du service des Grands lacs et qu'il ne pouvait allouer aux matelots ordinaires de ce navire plus de 35 ou 40 piastres par mois. Au moment où la vie coûte si cher et où l'on augmente les salaires en général, il est évident que ce salaire de 35 ou 40 piastres par mois est insuffisant et devrait être augmenté.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne saurais dire, dès à présent, s'ils reçoivent un salaire aussi faible que celui-là, mais je vais étudier la question.

Examen des capitaines et seconds, $18,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre voudrait-il expliquer ce crédit?

[M. Archambault.]

L'hon. M. BALLANTYNE: Le crédit de l'année dernière était de 16,500 piastres; il y a donc, cette année, une augmentation de 1,500 piastres. Elle provient de ce qu'il faut payer plus cher les articles nécessaires à la navigation et au service en général, et ajouter aussi à la rémunération des examinateurs.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans quelles localités y a-t-il des examinateurs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y en a à Halifax, à Québec, à Yarmouth, à North-Sydney, à Charlottetown, à Saint-Jean; dans la division des eaux intérieures, à Toronto, à Collingwood et à West-Selkirk, Manitoba; dans la division de l'Ouest, à Vancouver, à Victoria, à Nelson, à Edmonton et à Prince-Rupert.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien d'aspirants ont-ils passé l'examen avec succès, l'année dernière?

L'hon. M. BALLANTYNE: En voici le nombre:

	Nombre d'examens.	Nombre de certificats
Halifax	80	78
Québec	30	26
Yarmouth	26	26
North-Sydney	21	16
Charlottetown	2	2
Saint-Jean	6	6
Vancouver	23	23
Victoria	26	25
Toronto	44	41
Collingwood	2	2
Nelson	2	2
West-Selkirk, Manitoba	4	4
Edmonton	0	0
Total	266	251

Depuis le commencement de la guerre le nombre des aspirants a été de plus en plus faible.

M. McKENZIE: Où est fait le choix des questions à être posées? Est-il fait par une seule autorité, qui les distribue ensuite dans les différents centres, pour servir aux fins de l'examen?

L'hon. M. BALLANTYNE: Dans chacun de ces endroits, il y a un fonctionnaire compétent; cependant, s'il y a un examen pour un emploi de capitaine ou de second, l'examen est le même partout.

Enquêtes sur les naufrages, $12,300.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est le même crédit que l'an dernier. Il a pour objet de permettre au commissaire de faire les enquêtes nécessaires lorsque des naufrages ont lieu.

M. CASGRAIN: Combien de naufrages y a-t-il eu l'an dernier?

L'hon. M. BALLANTYNE: Trente, y compris les échouements.

Dépenses des écoles de navigation, $8,000.

M. McKENZIE: Combien y a-t-il d'écoles dans les Provinces maritimes et où se trouvent-elles?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y a des écoles à Saint-Jean (N.-B.), sous la direction du capitaine Owen, à titre d'instructeur; à Halifax, sous la direction du capitaine John Simmons; à North-Sydney, sous la direction du capitaine James Sutherland et à Yarmouth, sous la direction de B. R. Hilton.

M. McKENZIE: Quels sont les appointements de ces professeurs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le capitaine Owen reçoit $75, par mois; le capitaine Simmons, $100; le capitaine James Sutherland, $75; le capitaine Hilton, $66.66. A Québec, le capitaine P. L. Lachance, reçoit $50 par mois. Le capitaine J. E. Murphy, conférencier à Yarmouth, touche $250, par saison, ainsi que le capitaine George C. Coles, conférencier à Collingwood. De plus, le capitaine Charles Eddie donne ses services gratuitement.

M. McKENZIE: Le professeur à North-Sydney est-il rétribué toute l'année durant?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je le pense.

M. McKENZIE: Ce travail occupe tout son temps. Je connais personnellement le capitaine Sutherland; c'est un excellent navigateur et un vieux loup de mer, bien qu'il ne soit pas très âgé. Il est très habile et il a bien réussi quant au nombre de ses élèves admis après examen. Il a femme et enfants et, souffrant de rhumatisme, il ne peut guère faire autre chose que de donner des cours dans cette école.

Or, $75 par mois, ce n'est pas beaucoup pour payer le loyer et se nourrir, lui et sa famille. Le capitaine ne m'en a jamais parlé lui-même, mais sa femme l'a fait et je lui ai promis de faire observer au ministre que cet individu a beaucoup de peine à se tirer d'affaire avec ses appointements actuels.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je remercie l'honorable député d'avoir appelé mon attention sur la rémunération du capitaine James Sutherland. De nos jours, elle semble bien modique et je serai bien aise d'examiner la question de mon mieux.

M. SINCLAIR (Guysborough): Permet-on à ces professeurs d'exiger des honoraires de leurs élèves?

L'hon. M. BALLANTYNE: Tout est gratuit.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'an dernier, si mes souvenirs sont fidèles, il s'est agi de réunir l'école de navigation d'Halifax au collège technique. A-t-on pris des mesures à cette fin?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'école de navigation et l'école technique ont été réunies. Nous payons $100, par mois au capitaine Simmons, en sa qualité d'instructeur.

M. McKENZIE: Le ministre du commerce d'Angleterre reconnaît-il la validité de nos certificats?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nos certificats sont reçus comme les certificats anglais.

Enregistrement des navires, $6,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit est de $300 plus élevé que celui de l'an dernier, à cause de l'activité de la construction navale et de l'obligation d'enregistrer tous les vaisseaux.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a-t-il une liste des vaisseaux enregistrés pendant l'année écoulée, ainsi que de leur tonnage, pour les voiliers et les bateaux à vapeur séparément?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette de n'avoir pas ce renseignement sous la main, mais je tâcherai de le procurer à mon honorable ami.

M. DUFF: Si je comprends bien, le ministre déclare que l'augmentation provient de l'obligation de payer les régistrateurs pour l'inscription des nouveaux vaisseaux. J'avais en l'idée que les propriétaires des vaisseaux acquittaient les honoraires d'enregistrement. Je sais qu'ils y sont tenus dans certains endroits de la Nouvelle-Ecosse. Lors du lancement d'un vaisseau, le propriétaire doit payer de $15 à $25 pour l'enregistrer. Le ministre le sait-il et combien les régistrateurs reçoivent-ils pour d'autres travaux, tels que la cession des vaisseaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a parfaitement raison. Je demande une somme pour les frais de déplacement et les dépenses de bureau relativement à la surveillance de l'enregistrement de ces vaisseaux.

M. DUFF: Dans la Nouvelle-Ecosse, le propriétaire acquitte aussi les frais de déplacement lorsque les régistrateurs doivent voyager pour s'assurer des dimensions d'un vaisseau.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour 1917-1918, le chiffre de la dépense fut de $2,615.90. L'augmentation qui s'accuse, cette année, provient de ce que nous sommes obligés de surveiller l'enregistrement de cette multitude de navires, ce qui occasionne des frais considérables. Si nous nous trouvions dans les conditions qui prévalaient avant la guerre, alors qu'on était bien loin de construire autant de navires, la dépense serait d'environ $2,000.

M. DUFF: Si ce crédit est destiné à solder les frais de déplacement de fonctionnaires envoyés d'Ottawa, je m'explique qu'on en propose l'ouverture; mais je ne conçois pas que cette somme soit votée à l'intention des préposés à l'enregistrement qui sont sur les lieux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le crédit n'est pas destiné à ces préposés; il doit servir à défrayer le déplacement des fonctionnaires envoyés d'Ottawa.

M. McKENZIE: Supposons qu'on lance un navire à Sydney; quel est, sur les lieux, le fonctionnaire qui doit prendre les dimensions de ce navire et en attester la capacité?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le préposé à l'enregistrement est M. F.-I. Stewart; je crois que mon honorable ami le connaît très bien.

M. McKENZIE: Il me semblait que cette tâche était assignée à quelque fonctionnaire des Douanes; il faut donc croire qu'un fonctionnaire est spécialement nommé pour cela?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

Inspection des expéditions de bétail, $3,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Où se fait l'inspection de ces chargements?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'inspecteur a pour devoir de veiller à l'application des règlements relatifs à la santé, à la sécurité et au transport en bonnes conditions du bétail à bord des navires. Là où il n'y a pas d'inspecteur, le gardien du port ou le principal fonctionnaire de la douane est chargé de l'inspection. Nul navire transportant des bestiaux ne peut avoir son congé, s'il n'est muni d'un certificat d'inspection. En 1917, on a embarqué, à Montréal, un très grand nombre de chevaux —1,455 en tout—pour être transportés en France

[L'hon. M. Ballantyne.]

M. SINCLAIR: Il y a quelques années, on le sait, le débarquement du bétail sur pied était permis en Angleterre, mais il fallait l'abattre presque aussitôt. Il paraît que le débarquement y est maintenant formellement interdit, ce qui est contraire—je ne dirai pas à une convention réelle, mais à la promesse qu'on nous avait faite de conditions plus satisfaisantes. J'aimerais à savoir quelle situation on nous fait, à cette heure.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si l'honorable député veut bien refaire sa question quand le budget du ministre de l'Agriculture sera à l'étude, je suis sûr qu'on le renseignera. C'est là chose qui n'est pas de mon domaine.

M. McKENZIE: Le ministre exerce-t-il quelque surveillance sur les dispositions prises à l'égard du bétail qui s'expédie des différents ports? A certaines époques de l'année, on amène au port de Sydney-Nord de grandes quantités de bestiaux qui doivent être transportés à Terre-Neuve, et les personnes qui s'occupent de mettre les animaux à l'abri de la cruauté ont souvent à se plaindre de ce que le bétail n'est pas suffisamment abrité. Comme il s'écoule généralement une journée ou deux entre l'arrivée du train et l'heure de l'embarquement, les animaux ont parfois beaucoup à souffrir des intempéries et du manque de soins.

L'an dernier, à la demande d'un citoyen d'Antigonish qui s'occupait du commerce des bestiaux, j'appelai sur ce point l'attention du ministère de l'Agriculture, et le ministre m'apprit que l'aménagement des abris relevait du ministère des Chemins de fer. Je le signale maintenant à mon honorable ami (M. Ballantyne), parce qu'il prend des dispositions à l'égard des bestiaux amenés en ces endroits-là. Y a-t-il au port de Sydney-Nord quelque personne chargée de l'inspection des bestiaux que l'on expédie à Terre-Neuve?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le ministère de la Marine n'a aucune surveillance à exercer sur les bestiaux que l'on conduit sur les quais de Sydney-Nord. Nos règlements ne visent que les animaux embarqués sur les navires. L'année dernière, le ministre de l'Agriculture avait pleinement raison de répondre à l'honorable député que c'est au ministère des Chemins de fer qu'il appartient de veiller au soin qu'on doit prendre des bestiaux sur les quais de Sydney-Nord. Nos règlements relatifs aux bestiaux à bord des navires embrassent:

1. Le nombre d'animaux que le navire peut transporter;
2. Le nombre réel d'animaux embarqués pour la traversée projetée;
3. L'approbation par l'inspecteur des dispositions prises pour le transport du bétail sur pied;
4. L'installation à bord d'abris ou d'aménagements assez solides pour que les bestiaux effectuent le voyage sans danger;
5. Le bon état du navire.

Bref, notre tâche consiste uniquement à veiller à ce que le bétail soit l'objet de soins suffisants à bord du navire.

Outillage de sauvetage.—Québec, Provinces maritimes et Colombie-Anglaise, $35,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): A qui le Gouvernement paie-t-il cette subvention?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le département donne des subventions à deux compagnies de sauvetage, l'une à Québec et l'autre à Esquimalt (Colombie-Anglaise). La subvention à la Quebec Dredging and Wrecking Company est de 25,000 piastres et celle de la British Columbia Salvage Company de 10,000 piastres. Ces subventions aident aux compagnies à maintenir un outillage leur permettant de porter un secours efficace aux navires en détresse dans le golfe Saint-Laurent et sur la côte de la Colombie-Anglaise. Nous trouvons sage de tenir ces compagnies sur un bon pied pour parer aux événements en cas de sinistres maritimes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'a fait la compagnie de Québec, l'an dernier, en secours maritimes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette de ne pouvoir donner une réponse détaillée. Je puis dire seulement que la Quebec Wrecking Company a le steamer "Lord-Strathcona" et autres engins de sauvetage que peut exiger le département de la Marine. Quelques navires se sont échoués et d'autres ont fait naufrage, mais je ne puis donner le nom et le nombre de chaque vaisseau qui ont eu besoin de l'aide de la compagnie. C'est un crédit que l'on vote depuis plusieurs années.

M. SINCLAIR (Guysborough): Voilà une subvention élevée, et je me demande si nous devons dépenser tant d'argent sans résultats. Il se produit de nombreux naufrages sur la côte de l'Atlantique, dans la Nouvelle-Ecosse, et je n'ai jamais entendu dire que cette compagnie ait rendu aucun service sur cette côte. Comme on nous demande de voter 25,000 piastres pour cette compagnie, il me semble qu'elle devrait nous montrer quelques résultats appréciables.

Le steamer de l'Etat le "Voyageur" a été pris dans les glaces au sud de Québec au mois de janvier dernier, et l'on a demandé au bateau transbordeur de l'île du Prince-Edouard de l'aller tirer de là. Mais nous n'avons pas appris que la compagnie de sauvetage de Québec ait rien fait alors. Je tiens note de ces événements, et je ne me rappelle pas que cette compagnie de sauvetage ait rendu aucun service l'an dernier. Si le ministre ne peut nous montrer que cette compagnie a fait un travail utile, je ne me sens pas disposé à continuer la subvention.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je pourrais le faire facilement. Vu les secours apportés à la navigation par les diverses administrations depuis plusieurs années, et vu la profondeur et la sûreté du chenal, nous avons eu très peu de naufrages dans le chenal du Saint-Laurent. La Quebec Salvage Company est obligée de porter secours à tous les navires en détresse de Québec à Belle-Ile. Je suis donc d'avis qu'il ne serait pas sage de refuser cette subvention.

Nous sommes obligés de maintenir une compagnie de sauvetage en activité au cas où un navire de passagers ou de fret de fort tonnage sortirait du chenal ou se jetterait sur les récifs. On pourrait difficilement nous accuser de n'avoir pas prévenu les accidents, et il n'est pas juste de dire que nous ne devrions pas avoir de compagnie de sauvetage pour la raison qu'il n'y a pas eu d'accident aux vaisseaux de prix.

En ce qui concerne le "Voyageur", nous n'avons pas demandé au bateau transbordeur de se porter à son secours, parce que ç'aurait été inutile. Naturellement, le "Voyageur" a eu beaucoup de difficulté à se rendre de Québec à Halifax au mois de janvier, mais il y a réussi avec l'aide des navires brise-glace de l'Etat. J'espère que le comité verra la nécessité de ce crédit. Si l'on assure sa maison contre les incendies, ce n'est pas que l'on désire un incendie, mais qu'on veut la protéger. C'est la même chose ici.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre n'est pas tout à fait exact. On a réellement demandé au bateau transbordeur de l'île du Prince-Edouard d'aller au secours du "Voyageur". Je le sais moi-même et le ministre des Chemins de fer ou certains de ses fonctionnaires peuvent lui donner les détails de l'affaire. Si ce bateau transbordeur n'est pas allé au secours du "Voyageur", c'est parce que le département ne voulait l'exposer à aucun risque.

Il est extraordinaire que l'on nous propose de voter cette subvention de 25,000 piastres pour une compagnie de sauvetage de Québec dont personne n'a songé à demander l'aide quand le "Voyageur", pris par les glaces, a essayé, pendant plusieurs jours, de se rendre à Halifax. Le "Canada" et le "Montcalm" ont dû être envoyés au secours du "Voyageur". La compagnie de sauvetage de Québec, elle, n'a pas donné de ses nouvelles.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour la bonne raison que notre marché avec la Quebec Salvage Company n'est fait que pour la saison de navigation. A la clôture de la saison de navigation, la Quebec Salvage and Wrecking Company n'est pas obligée de faire de service avant la réouverture de la saison de navigation suivante.

Nous avions nos deux brise-glaces avec le "Voyageur" et nous avions demandé au bac de l'île du Prince-Edouard de se tenir prêt à nous aider s'il nous fallait aller au secours du "Voyageur"; cela, heureusement, ne fut pas nécessaire. Je ne puis pas trop appuyer sur la nécessité qu'il y a de voter ce crédit pour la Quebec Salvage Company, car il est fort embarrassant de ne pas être équipé pour le sauvetage lorsqu'il y a tant de navires qui naviguent constamment le Saint-Laurent.

L'hon. M. REID: Une des raisons pour lesquelles nous voulons maintenir cette installation de sauvetage c'est que nous empêchons par là la hausse des taux d'assurance sur les navires qui remontent le Saint-Laurent. Lloyds et la "British American Shipping Co." ont exigé l'établissement d'une installation de sauvetage afin qu'on puisse en tout temps secourir un navire en détresse.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a quelques années nous avions une station de sauvetage sur la côte du Cap-Breton, mais le crédit fut supprimé sans toutefois que nous nous soyons aperçus de la disparition de la station. Nous nous sommes tirés d'affaire tout aussi bien.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'an dernier, c'est la Quebec Salvage Company qui a sauvé le grand navire "Winnipedia" de la ligne "White Star." Si nous n'avions pas eu cette compagnie de sauvetage je suis bien certain que le navire aurait été perdu.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelle est l'installation de sauvetage de cette compagnie?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est plutôt difficile de prévoir toutes les questions qui seront posées par les honorables députés.

[M. Sinclair (Guysborough).]

Toutefois, je puis dire qu'elle a une installation moderne et qu'elle est propriétaire aussi du bateau "Strathcona". Je n'ai pas ici une liste détaillée de son outillage; mais je puis m'en procurer une si la chose est nécessaire.

L'hon. M. REID: Elle a le navire "Strathcona", une grande goélette, les pompes et tous les appareils nécessaires.

M. ARCHAMBAULT: Quels sont les noms des personnes intéressées dans la Quebec Salvage Company?

L'hon. M. BALLANTYNE: Feu M. Andrew Allan en était le président; la compagnie du Pacifique-Canadien y est intéressée, ainsi que la ligne Allan.

M. McKENZIE: Nous ne sommes pas opposés à l'établissement d'une bonne installation de sauvetage sur le Saint-Laurent. Nous trouvons la précaution fort louable. J'espère que plus tard le ministre sera en mesure de nous faire connaître les détails concernant cette compagnie et nous prouver qu'elle est outillée comme elle doit l'être. Je regrette de le dire, mais bien que nous ayons dans l'est de la Nouvelle-Ecosse d'excellents cours d'eau navigables et de très beaux ports, nous avons parfois des naufrages. Nous avons des naufrages sur la côte ouest de Terre-Neuve (et le secours doit venir du Cap-Breton, l'endroit le plus rapproché) de même que sur la côte est du Cap-Breton et sur l'Atlantique où parfois des navires se trouvent en détresse. Cela ne console pas l'armateur dont le navire est échoué à Gabarus, par exemple, sur la côte est du Cap-Breton, de savoir qu'il y a une installation de sauvetage à Québec: c'est trop loin. Anciennement le Gouvernement donnait un subside à la Dominion Coal Company—aujourd'hui la Dominion Steel Company qui avait, et possède encore, de puissants remorqueurs;—avait aussi des navires mais ils ont été réquisitionnés durant la guerre, je suppose qu'ils leur seront remis bientôt. Cette compagnie secourait les naufragés et recevait un subside. Jusqu'à ce soir j'ai toujours cru que ce subside était maintenu. Je ne puis pas du tout comprendre pour quelle raison le Gouvernement l'a supprimé; la compagnie rendait d'excellents services. Y a-t-il une raison sérieuse en faveur de la discontinuation de ce subside? Je ne parle pas de l'opportunité de payer cet argent à la compagnie; j'envisage cette question au point de vue de la sécurité des armateurs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le subside mentionné par mon honorable collègue

était octroyé avant mon arrivée au ministère. Il n'entrait pas dans mon budget l'année dernière; il n'y est pas non plus cette année. Je consulterai les archives du département à ce sujet. J'ai l'espoir de soumettre le budget, soit des Affaires navales, soit des Pêcheries, demain, et à cette occasion je serai très heureux de fournir à mon honorable collègue les renseignements que je ne puis lui communiquer en ce moment.

M. TOLMIE: En ce qui regarde le littoral du Pacifique le subside payé à la compagnie de sauvetage là-bas est fort prisé. La compagnie qui reçoit le subside rend d'excellents services: elle a sauvé nombre de vaisseaux d'une très grande valeur.

M. DUFF: Je remarque que le crédit parle d'installations de sauvetage pour "Québec, les Provinces maritimes et la Colombie-Anglaise." Il n'est aucunement question des provinces maritimes, le texte donc ne présente pas les faits correctement. Cependant, je ne m'en plains pas outremesure. Si un subside est nécessaire sur le Saint-Laurent et la côte du Pacifique il faudrait donner un subside également pour la protection des vaisseaux sur la côte de l'Atlantique. Nous avons plus de trafic sur le littoral de l'Atlantique qu'il n'y en a dans le golfe du Saint-Laurent ou sur la côte du Pacifique.

Si l'on se propose de pourvoir à des outillages de sauvetage dans le Saint-Laurent et dans la Colombie-Anglaise, on devrait munir les ports d'Halifax et de Saint-Jean d'outillages assurant la protection de la navigation du littoral de l'Atlantique. Je veux dire un mot d'appréciation pour ce que le département de la Marine et des Pêcheries a fait en vue d'aider cette navigation. Il est vrai que nous n'avons pas d'outillage de sauvetage, cependant le département envoie au secours d'un vaisseau en détresse, le navire à vapeur qu'il a dans un rayon de 180 milles. Nous devons féliciter le département à ce propos. Il a rendu de grands services et sur le littoral des îles de la Madeleine et à d'autres points. Il y a quelques jours, alors que le ministre était absent, j'ai demandé au ministre intérimaire si le département envoie un steamer aux îles de la Madeleine, ce printemps, pour aller au secours des vapeurs dans le cas où ils seraient en danger. On en compte environ une centaine. Il y a environ trois semaines, l'île Grindstone et la Grande-Entrée étaient entourées de glace flottante. Il me semble que si c'est possible, le Gouvernement doit expédier sur les lieux, l'un de ses navires qui viendra au secours de ces vaisseaux, dans la baie du Nord, ou à celui des bateaux de pêche dans le golfe Saint-Laurent.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le "Stanley" est en route présentement, occupé à la pose des bouées et d'après les renseignements que nous avons reçus jusqu'ici, les vapeurs pris dans les glaces ne sont pas en danger. S'ils s'y trouvent, nous serions très heureux de leur expédier tout le secours nécessaire.

Au sujet de la compagnie des aciéries du Dominion, on vient de m'informer que si elle avait discontinué le travail, il y a quelques années, c'est parce qu'à la suite de sa déclaration qu'elle ne voulait plus exécuter de travail de sauvetage, le Gouvernement cessa de lui payer la subvention acquittée jusqu'alors. M. Brookfield, qui jusqu'au temps de l'explosion de Halifax, possédait et exploitait une cale sèche considérable, à Halifax, avait une installation de sauvetage très moderne et très perfectionnée, mais par malheur, tout fut détruit lors de l'explosion. Une autre compagnie, la compagnie de sauvetage maritime Reid, envoie un outillage de sauvetage à Halifax, et nous espérons avant longtemps conclure avec elle une entente qui la mettra en état de s'occuper du sauvetage de tous les steamers au large du littoral de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que le fait la compagnie de Québec pour la route du Saint-Laurent.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si le ministre veut expliquer exactement le travail accompli par cette compagnie de sauvetage maritime, et indiquer le montant qu'on lui a payé, nous nous formerons une meilleure idée pour juger de la nécessité ou de l'inutilité de cette dépense.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'allais expliquer que les profits que la compagnie de sauvetage de Québec retire de son outillage, ont été de $105,843.65. La subvention fédérale est de 25,000 dollars, ce qui a porté leurs recettes totales à $130,843.65. J'ai ici les détails des dépenses, salaires, gages, approvisionnements, réparations, assurance, intérêts, dépréciation, etc. Elles ont fait un profit de 9,786 dollars et 70 cents.

La convention faite veut que le Gouvernement fédéral touche la moitié des profits de toutes sortes que les compagnies réalisent, et la part du Gouvernement représente $4,893.35. Je serai très heureux, demain, de fournir à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) tous les détails relatifs à l'installation, aux soumissions, aux pompes et au reste. Je lui ferai con-

naître également le nombre des naufrages et autres détails.

M. COPP: Le Gouvernement exerce-t-il la haute main, d'une façon ou d'une autre, sur le coût et sur les frais de la mise en activité de cette installation ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, une direction absolue. La compagnie ne peut publier de tarif que si ce dernier est approuvé, au préalable, par le ministre de la Marine.

Dépenses imprévues, $5,000.

M. CASGRAIN: Peut-on consacrer ce crédit à l'achat d'uniformes pour les officiers du steamer "Champlain" qui fait la navigation entre la Malbaie et le quai de la Rivière-Ouelle? J'ai eu l'occasion, l'été dernier, de voyager sur le bateau presque chaque semaine, et il m'a semblé que les uniformes des officiers étaient usés à la corde; leur couleur était d'un jaune absolument fané; on y trouvait, en vérité, toutes les couleurs, sauf le bleu marine. J'écrivis au département à ce sujet, et l'on me répondit qu'on avait fourni des uniformes neufs aux officiers l'automne précédent. A mon avis, cette explication n'est pas satisfaisante. Si pour une raison ou pour une autre, les uniformes ne sont pas en bon état, on doit, je pense, les remplacer immédiatement. Il se rend à la Malbaie, chaque année, de 3,000 à 4,000 personnes de toutes les parties du Canada et de différents points des Etats-Unis, et je crois que c'est faire un mauvaise réclame en faveur du Canada que de vêtir les officiers du "Champlain" comme ils l'étaient l'été dernier.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'y a point de crédit destiné à l'achat d'uniforme pour les officiers et les membres des équipages; ils doivent se fournir de leurs propres uniformes.

M. CASGRAIN: On m'informe que l'an dernier et l'année précédente quelques officiers ont reçu des uniformes du département, et le département m'avait répondu qu'on leur en avait fourni il y a deux ans.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est vrai qu'à venir jusqu'à l'an dernier, le département fournissait des uniformes. Toutefois, à cette époque-là, on a décidé d'abandonner la coutume sur la recommandation des officiers commandants. Depuis, les officiers et les hommes d'équipage ont acheté leurs propres uniformes.

M. CASGRAIN: Est-ce la politique que le département entend suivre à l'avenir?

[L'hon. M. Ballantyne.]

L'hon. M. BALLANTYNE: Toutes les mesures gouvernementales sont sujettes à la volonté du Parlement. Nous serons heureux d'entendre les recommandations que pourront faire les députés, mais à l'heure actuelle c'est la décision prise.

M. CASGRAIN: J'ai une recommandation à faire au sujet du vapeur "Champlain". Quand nous examinions les crédits du département des Chemins de fer, j'ai fait la même proposition, au sujet du service qui fonctionne actuellement entre la rive sud et la rive nord du Saint-Laurent. L'été prochain, le 1er juillet, le chemin de fer Québec-et-Saguenay sera terminé et en exploitation. Par conséquent, le service de bateau ne sera pas aussi nécessaire qu'il l'était jusqu'ici. Je crois qu'il serait bon de placer le "Champlain" sur une autre ligne, par exemple entre la Malbaie et Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle et Saint-Siméon, pour traverser jusqu'à Tadoussac. La navigation y est bonne pour tous les navires en tout temps, même dans la plus mauvaise partie de l'automne. Si l'on fait cela les gens de la région profiteront des avantages du nouveau chemin de fer, autrement ils n'auront pas les facilités voulues pour les relier à ce chemin de fer. Une ou deux fois par semaine, quand le temps le permettrait, le "Champlain" pourrait traverser jusqu'à Fraserville et accommoder ainsi les habitants des deux rives. Quand j'ai posé la question au ministre des Chemins de fer, il m'a dit d'en conférer avec le département de la Marine, et c'est pourquoi je la renouvelle ce soir.

M. GAUVREAU: Je ne veux pas que mon honorable ami (M. Casgrain) ait le dernier mot dans cette affaire, car cela touche aussi ma circonscription. Je voudrais que le vapeur s'arrêtât d'abord à Rivière du-Loup qui n'est pas loin, puis qu'il traversât jusqu'à Tadoussac. Ceci ferait communiquer les deux rives, et c'est ce que demandent les habitants des deux côtés du Saint-Laurent. Le "Champlain" pourrait aussi s'arrêter à Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle, Saint-Siméon, la Malbaie et traverser ensuite jusqu'à Rivière-Ouelle. Ce serait un beau circuit, surtout pendant l'été, qui rapporterait passablement et qui accommoderait les habitants de la rive sud.

Nous avions l'habitude d'avoir un service entre la rive nord et la rive sud, même pendant l'hiver; mais on a enlevé le petit bateau dont on se servait pour cela. Si le ministre voyait la possibilité de rétablir cette communication, les gens de cette région lui en seraient reconnaissants.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je remercie mon honorable ami et aussi l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) de m'avoir signalé la chose, étant donné surtout que le chemin de fer Québec et Saguenay est maintenant terminé. Je la discuterai avec le ministre des Chemins de fer, pour voir s'il n'y aurait pas moyen de se rendre aux désirs de l'honorable député.

Somme requise pour deux chaudières pour le vapeur Montcalm, $70,000.

M. COPP: L'an dernier, on a demandé un crédit dans le même but. Est-ce pour les mêmes chaudières, ou s'agit-il de nouvelles?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons pas pu installer les chaudières l'an dernier; c'est donc le même crédit qu'il s'agit de voter.

Somme requise pour un vapeur pour le service des bouées et des phares dans les Provinces maritimes, $150,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je désire modifier la demande dans ce sens:

Somme requise pour deux patrouilleurs automobiles pour le service des bouées et des phares en Colombie-Anglaise, devant remplacer le crédit n° 205 accordant une somme de $150,000 pour un vapeur en rapport avec le service des bouées et des phares dans les Provinces maritimes, $50,000.

Maintenant que la guerre est pour ainsi dire terminée, quelques-uns des navires qui avaient été réquisitionnés par le service naval sont libres, et c'est pourquoi je ne demande que $50,000 au lieu de $150,000.

M. CHISHOLM: J'ai reçu, il y a quelques jours, une lettre d'un M. McDonald qui demeure dans mon comté, m'informant qu'il avait ramassé une bouée au large de la côte ouest d'Inverness. Le département a-t-il l'habitude de récompenser les personnes qui sauvent des objets d'une aussi grande valeur?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le Gouvernement a toujours eu pour principe de payer un prix légitime pour tout service rendu; seulement, il faudrait que le département fût bien convaincu qu'on a réellement rendu ce service. L'honorable député voudra bien m'écrire sans doute sur cette question.

M. CHISHOLM: J'ai déjà écrit au département.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'examinerai la chose.

M. McISAAC: Le ministre a-t-il reçu une communication de l'équipage du bateau à vapeur "Brant," qui est occupé à ce service sur la côte de l'île du Prince-Edouard? L'équipage se plaint que ses gages sont d'un chiffre inférieur à ceux payés aux équipages des autres vapeurs qui font le même service, et que, encore qu'on ait relevé les salaires des autres équipages, ses gages sont demeurés stationnaires. Le ministre est-il disposé à se rendre aux demandes de cet équipage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ces navires sont de plusieurs classes. L'équipage du vapeur "Brant" reçoit les mêmes gages que les équipages des steamers de la même classe.

M. McISAAC: A-t-on relevé leurs gages, depuis deux ou trois ans?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, je me rappelle avoir demandé la liste des officiers et des équipages des divers steamers de l'Etat, et leurs gages ont été relevés suivant leur rang. Les capitaines reçoivent un peu plus que les marins ordinaires, mais tous les officiers et les matelots sur les vaisseaux de l'Etat ont bénéficié d'un relèvement de salaire.

M. DUFF: Combien y a-t-il de vapeurs au service du département sur la côte de l'Atlantique pour la pose des bouées et le service des phares? Il y a quelque temps, durant l'absence du ministre et du sous-ministre, j'ai écrit une lettre au département au sujet de la nécessité d'installer deux bouées automatiques dans la baie et le port de Lunenburg. Lunenburg est le port le plus important sur la côte de l'Atlantique après Halifax; nombre de vaisseaux y entrent ou en sortent, en été et en hiver. Mais le port n'est pas convenablement balisé, et si l'on n'y met ordre, il pourra survenir quelque grave sinistre. Les navires entrent au port au milieu de la nuit; quelquefois quand ils pénètrent dans une partie du port, il leur faut mettre en mer de nouveau, à cause du mauvais temps. Je sais que des vaisseaux sont entrés dans la baie, en sont sortis et ont dû demeurer quatre ou cinq jours en mer avant que le temps leur permît d'entrer au port. Le département ne devrait pas hésiter à installer une ou deux bouées dans ce port. La seule réponse que j'aie reçue du fonctionnaire alors préposé à ce service, c'est que le conseil des phares avait refusé d'accéder à ma demande. Or, je crois être mieux renseigné que ce conseil sur les besoins du port de Lunenburg. Quelques-uns de ces vaisseaux ont des équipages de vingt à trente hommes, et ce serait horrible si l'un de ces

bateaux allait échouer contre un rocher et qu'il en résultât de graves pertes de vie et de biens.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les steamers employés à l'installation des bouées sur la côte de l'Atlantique sont l'"Arranmore", le "Stanley" et le "Lady-Laurier". Quant à l'installation de nouvelles bouées au port de Lunenburg, ces questions relèvent du conseil des phares, encore qu'elles ne soient soumises qu'après que le conseil s'est prononcé sur l'urgence de la dépense. J'examinerai la question soumise par l'honorable représentant.

Fleuve Saint-Laurent, chenal maritime, $478,000.

M. McKENZIE: Quel est l'objet de ce crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est le même crédit que l'an dernier. Il est affecté au dragage, à l'entretien et au service d'une flotte de dragueurs, et le reste. Il se fait beaucoup de travaux de dragage, sur la route du Saint-Laurent, surtout dans le chenal nord, de Québec à la Grosse île.

M. McKENZIE: S'agit-il ici de nouveaux travaux ou d'entretien de travaux déjà complétés depuis quelque temps?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il existe maintenant un chenal de 31 pieds à eau basse, de Montréal à la mer; mais nous l'approfondissons jusqu'à 35 pieds, et voilà les travaux projetés pour ces bateaux dragueurs au cours de l'été.

M. PARENT: Dernièrement, les journaux ont dit que de gros steamers comme l'"Olympic" et l'"Aquitania" avaient un trop fort tirant d'eau pour pouvoir remonter le chenal jusqu'à Québec. J'en ai causé avec divers navigateurs et pilotes, et je constate qu'ils auraient pu facilement amener ces vaisseaux jusqu'à Québec. Je ne voudrais pas voir l'impression s'accréditer à l'étranger que ces navires ne pourraient pas entrer dans nos ports canadiens, à cause de leur trop fort tirant d'eau. Si l'affirmation en question est inexacte, le ministre pourra sans doute apporter la rectification voulue afin que pareille erreur ne s'accrédite pas à l'extérieur.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas vu les nouvelles des journaux dont il est question, mais il n'est pas douteux qu'il s'agit de la demande faite par l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) qui s'est informé pourquoi l'"Aquitania", qui avait amené des troupes d'Angleterre et les avait débarquées à Halifax et ensuite était allé à New-York sans remonter jusqu'à Québec. Je lui ai dit alors que je n'avais pas vu ce que disaient les journaux, mais je lui ai fait savoir depuis que c'était pour trois motifs: le premier c'est que les propriétaires du navire l'avaient expédié à New-York et non à Québec; le deuxième c'est que malheureusement les tarifs d'assurance seraient plus élevés si le navire remontait le Saint-Laurent; le troisième, enfin, c'est que si des navires comme l'"Olympic" ou l'"Aquitania" arrivaient au banc de Beaujean à marée basse, ils seraient obligés d'attendre que la marée monte suffisamment pour laisser passer des navires ayant leur tirant d'eau. Mais il n'y a pas de doute que les navires du plus fort tonnage peuvent remonter le Saint-Laurent jusqu'à Québec. Il y a assez d'eau jusqu'au banc de Beaujean et s'ils voulaient attendre la marée montante ils n'auraient aucune difficulté à passer sur ce banc. Je n'hésite donc pas à déclarer clairement au public que ces gros navires peuvent arriver pourvu que leurs propriétaires veuillent les faire remonter jusqu'à Québec.

Phares et services côtiers.—Salaires et allocations aux gardiens de phares, $540,000.

M. CASGRAIN: Je constate que le montant est le même que l'an dernier. Dans mon comté, il y a beaucoup de gardiens de phare et un certain nombre m'ont demandé de m'efforcer, si c'est possible, de leur obtenir une augmentation de salaire. Le coût de la vie affecte naturellement ces gens autant que les autres. Ces gardiens de phare souffrent de grandes difficultés toute l'année; la plupart sont isolés dans de petites maisons le long de la côte et sont exposés aux dangers de la mer et je ne vois pas pourquoi ils n'auraient pas d'augmentation, comme les sous-ministres et les autres. Je parle au nom de ces hommes de mon comté autant que pour ceux des autres régions de Québec et d'ailleurs le long de la côte où les mêmes conditions existent.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) se souviendra que l'an dernier, dans mon budget supplémentaire, j'ai demandé un montant additionnel de 55,000 piastres pour les gardiens de phare et ce montant se retrouve dans les dépenses de 1918-19 et aussi dans celles de cette année, ce qui porte le crédit à 540,000 piastres en tout. J'admets avec l'honorable député que les gardiens de phare devraient recevoir une augmentation de salaire par suite du coût élevé de la vie. Malheureusement, quand le budget principal a été étudié par le Gouvernement, j'étais malade, mais j'espère

pouvoir persuader mes collègues de me permettre de comprendre un autre montant pour les gardiens de phare dans mon budget supplémentaire.

M. COPP: Des pétitions sont-elles parvenues au ministre de la part de différents gardiens de phare dans toutes les Provinces maritimes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. COPP: Il s'est formé une organisation et j'ai compris par les pétitions et les lettres que j'ai recues de plusieurs gardiens de phare, qu'on leur avait effectivement promis cette augmentation; que tout ce qu'ils avaient à faire était d'exposer leur cause au département et c'est, je crois, ce qu'ils ont fait.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a parfaitement raison. Le département a reçu des pétitions provenant de tous les endroits de la côte et comme je l'ai dit, il y a un instant, en présence du coût très élevé de la vie, les salaires ne sont pas suffisants et j'estime que le Gouvernement serait justifié, et le comité également, de voter, dans mon budget supplémentaire, un montant additionnel pour les gardiens de phare.

Construction de phares et aide à la navigation, y compris les appareils, signaux sous-marins, navires propres aux travaux de construction, $400,000.

M. McISAAC: J'ai fait une demande pour un montant en vue de l'érection d'un petit phare sur un quai à Little Sands, comté de King, île du Prince-Edouard. Je sais que la demande est arrivée trop tard pour le budget principal et, peut-être, que le ministre aura l'obligeance de placer ce montant pour ce service dans le budget supplémentaire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je me ferai un plaisir d'examiner la question et il est même possible que nous puissions prélever ce montant sur le crédit que nous demandons maintenant.

M. CASGRAIN: Dans ma circonscription, il y a une île désignée sous le nom d'île aux Coudres. Elle est à environ quatre milles du rivage et la population de cette île doit remonter jusqu'à la baie Saint-Paul, qui est l'endroit le plus rapproché, pour gagner le district de Québec et d'autres endroits sur la rive nord. Celui qui transporte le courrier a un petit bateau qui lui appartient, mais il n'est pas très bon car ses moyens sont modestes.

Le département de la Marine ne pourrait-il pas coopérer avec le département des Postes afin de faire inscrire chacun dans leur budget un crédit qui permettrait à l'entrepreneur de transporter les passagers en même temps que le courrier? A l'heure qu'il est, tous les passagers sont obligés de faire la traversée dans le bateau du facteur, qui fait deux voyages par jour. Pendant l'hiver, c'est-à-dire du mois d'octobre au mois d'avril, la mer est mauvaise et les passagers sont souvent en péril dans ce petit bateau. Je suis certain que le ministre s'assurerait la reconnaissance de tous les intéressés s'il pouvait faire voter un crédit de façon à procurer un bateau convenable au facteur.

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est une question qui relève du ministre des Postes. Cependant, si mon honorable ami veut bien prendre la peine d'écrire au ministre des Postes et me faire parvenir une copie de sa lettre, je m'entendrai avec mon collègue et nous verrons ce que nous pouvons faire à ce sujet.

M. CHISHOLM: Le ministre a en mains une requête des pêcheurs de Grand-Etang, dans le comté d'Inverness, demandant l'érection d'un phare. Grand-Etang est devenu un port important. Ce port abrite de 50 à 60 gros navires de pêche et deux navires à vapeur y font escale deux fois par semaine sans compter un bon nombre de goëlettes. Le port de Grand-Etang est ouvert à la navigation depuis quelques années à peine.

A l'heure qu'il est, il n'y a qu'un seul phare, qui n'est pour ainsi dire d'aucune assistance aux navires qui cherchent à y aborder la nuit. il s'agit d'un port artificiel et l'entrée est fort étroite. J'ai écrit au département à ce sujet il y a déjà quelque temps et j'ai eu plusieurs entrevues avec les fonctionnaires en l'absence du ministre et du sous-ministre. Les fonctionnaires du département me rendront le témoignage, j'ose l'espérer, que je ne les ai pas ennuyés souvent pour des affaires de cette nature; dans le cas actuel toutefois, la nécessité d'un phare s'impose; je serais très reconnaissant au ministre de même que des centaines d'habitants de la région, s'il voulait bien étudier l'affaire et faire préparer un rapport par les fonctionnaires de son département. Si mes renseignements sont exacts, un navire à vapeur se rend dans ces parages une fois par année pour distribuer leur provision de pétrole aux différents phares et il y a toujours des fonctionnaires du département à bord. Je désirerais qu'ils recueillent les renseignements nécessaires relativement aux représentations que j'ai fai-

tes; car je suis convaincu que le ministre ordonnera l'érection de ce phare dès qu'il sera au courant des faits.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis déjà au courant des faits et je suis absolument convaincu de la nécessité d'ériger un phare à cet endroit. Dès la première réunion de la commission je signalerai l'affaire à son attention et j'ose espérer que les commissaires ordonneront l'érection d'un phare à Grand-Etang.

M. CHISHOLM: La commission des phares, si j'ai bien compris, se compose de membres venant de toutes les parties du Canada.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je verrai personnellement à ce que l'affaire soit étudiée.

Service des signaux, $60,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il s'agit d'un service fort ancien. Des postes ont été établis pour faire rapport relativement au mouvement des navires, aux conditions atmosphériques et ainsi de suite, au moyen de téléphone, de la télégraphie sans fil et du télégraphe. Le réseau s'étend de Saint-Jean, N.-B., à Cap-Race, Terre-Neuve.

Administration du pilotage, $200,000.

M. PARENT: Le ministre est-il en mesure de donner quelques explications relativement à ce crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ces sommes sont nécessaires pour les ports de Montréal, Québec et Halifax, qui sont placés sous la juridiction du département de la Marine. J'espère d'être en mesure avant longtemps de déposer un bill tendant à placer sous la juridiction du ministre de la Marine tous les services de pilotage dans nos principaux ports de mer; je serai heureux de fournir aux honorables députés dans cette circonstance tous les renseignements que l'on voudra.

M. LOGGIE: Si la Chambre veut bien me le permettre, je ferai allusion au rapport qu'ont fait Thomas Robb, James N. Bales et J. W. Harrison, les commissaires nommés pour faire rapport sur le service du pilotage dans les districts de Miramichi, Sydney, Louisbourg, Halifax, Saint-Jean, Montréal et Québec. Ce rapport a été communiqué au département, déposé sur le bureau et distribué aux membres du Parlement. J'appelerai surtout l'attention du ministre sur la recommandation touchant le district de Miramichi. J'ai été fort heureux d'entendre tomber des lèvres du ministre la promesse qu'il entend déposer un bill afin de ramener sous la juridiction du département les services de pilotage dans les principaux ports du Canada. La commission a fait les recommandations qui suivent relativement au district de Miramichi:

Nous nous sommes rendu compte que la situation des pilotes de ce district est exceptionnelle et que leurs recettes ont été excessivement minces au cours de la saison de 1917, à cause de la diminution du trafic par eau. Il est absolument nécessaire de prendre des mesures afin d'augmenter de quelque façon les recettes des pilotes de ce district; à cette fin, nous recommandons énergiquement que le nombre des pilotes soit diminué à douze; pour atteindre ce but, nous demandons la mise à la retraite de quatre des pilotes les plus âgés, dont l'âge varie de 71 à 74 ans. Vos commissaires considèrent que la mise à la retraite forcée de ces vétérans comporte une certaine injustice, car ils sont bien conservés et encore très actifs.

Nous proposerions en conséquence de les indemniser par une somme annuelle à eux payable pour le reste de leurs jours. Une telle disposition, néanmoins, ne s'étendrait pas aux pilotes dorénavant mis à la retraite dans ce district. Ce serait conforme d'ailleurs au précédent créé par le ministère de la Marine dans l'arrondissement de pilotage de Québec, quand il réduisit, il y a quelques années, le nombre des pilotes de cet arrondissement.

Le paragraphe qui suit se rapporte à l'"Amiral-Beatty", navire employé pour ce travail, et il mentionne que, récemment, un de ces vaisseaux s'est perdu en mer; de sorte qu'il n'est plus disponible pour le travail en question. Le dernier paragraphe porte ce qui suit:

Qu'il soit, en outre, retranché 5 p. 100 des gains bruts annuels des pilotes de ce district, pour créer et maintenir un fonds de retraite à leur intention.

Le revenu moyen d'un pilote pour les six mois que dure la navigation est d'environ 750 piastres, mais la guerre a réduit, en 1917, le gain net de chaque pilote à 150 piastres. Il n'y a donc pas à s'étonner si les commissaires émettent l'avis ci-dessus. La situation est exceptionnelle, et je suis bien aise que le ministre s'occupe du Miramichi, qui est un des cours d'eau les plus considérables du Canada. Je suis sûr qu'un grand nombre de navires océaniques prendront là des chargements cette année, et je ne doute point que la saison ne soit joliment rémunérative pour les pilotes. Dans son ensemble, toutefois, la situation n'est guère satisfaisante. La preuve démontre que trois ou quatre pilotes seulement ont moins de soixante ans. La plupart ont de soixante à soixante-dix et trois ou quatre dépassent soixante-dix. Il serait juste, ce me semble, de mettre des hommes de cet âge à la retraite, et de ne pas leur confier davantage la direction de

navires d'un grand prix. La perte d'un vaisseau serait autrement sensible que celle des quelques deniers servant à l'indemnisation dont je parle. Aussi, j'espère que le ministre voudra bien, lors d'un nouvel examen de cette affaire, donner son attention la plus sérieuse aux réclamations des pilotes du Miramichi. Il ne dépasserait guère la mesure, à mon sens, en acceptant l'avis de la commission et en accordant cette légère indemnité d'au plus 300 piastres à ces trois hommes qui ont de soixante et onze à soixante et quatorze ans. J'espère qu'il trouvera le moyen de se faire voter une certaine somme qui contribuerait à la formation d'un fonds de retraite alimenté par les pilotes eux-mêmes, de façon qu'à l'avenir un pilote parvenu à un certain âge puisse prendre sa retraite.

M. DUFF: Ces pilotes du Miramichi donnent-ils tout leur temps à la navigation et sont-ils payés par les navires qu'ils dirigent?

M. LOGGIE: Dans les conditions ordinaires, tout leur temps est consacré aux choses du pilotage tant que dure la navigation. Les droits forment un fonds commun et l'argent est réparti entre les pilotes proportionnellement au travail de chacun, moins les frais d'encaissement et de distribution. En période normale, la moyenne des gains est d'environ 750 piastres par homme; mais, en 1917, comme il en sera probablement de même pour 1918, ces gains ont été insignifiants, par suite de l'absence presque totale de navires sur le Miramichi. J'aimerais beaucoup que le ministère de la Marine administrât lui-même ce service, au lieu de le faire administrer par une commission locale.

Entretiens et réparations de quais, $12,000.

M. CASGRAIN: Quels sont ces quais?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit est destiné généralement à l'entretien et aux réparations nécessaires de quais qui relèvent du ministère de la Marine.

M. CASGRAIN: Le ministre peut-il faire mention de quelques quais qui relèvent de son ministère, en opposition à ceux qui relèvent du ministère des Travaux publics?

L'hon. M. BALLANTYNE: Une fois que le ministère des Travaux publics a mis la dernière main à la construction d'un quai, celui-ci passe sous la juridiction du ministère de la Marine. La dépense a été, l'année dernière, comme il suit pour les différentes provinces: Nouvelle-Ecosse, $104.47; île du Prince-Edouard, $97.81; Nouveau-Brunswick, $5,561.05; province de Québec, $1,646.67; région de Montréal, $1,210.36. Ontario. $985.01; compte général, $414.22; ensemble, $10,019.89. Tous les ans de nouveaux quais passent des mains du ministère des Travaux publics dans celles du ministère de la Marine.

M. CASGRAIN: En quoi consistent ces réparations? Menues ou grosses?

L'hon. M. BALLANTYNE: La coutume veut que dans le cas de réparations coûtant moins de 50 piastres, elles soient faites par les soins du ministère de la Marine; autrement, elles sont du ressort du ministère des Travaux publics.

M. McKENZIE: Il y a deux quais dans ma circonscription: l'un à Baddeck et l'autre à Iona. J'ai toujours prétendu et je prétends encore que ces quais servent aux besoins de l'Intercolonial.

L'Intercolonial ne communique avec le comté de Victoria que par la partie de cette ligne allant d'Iona à Baddeck. Le Gouvernement a construit le quai d'Iona pour les besoins de ce chemin de fer, parce que ses rails se rendaient déjà jusqu'au quai qu'il y avait là auparavant. Les wagons sont poussés jusqu'à l'extrémité du quai et le chargement en est transbordé dans le navire.

Le réseau de l'Etat recueille, dans toutes les parties du continent américain, des marchandises qu'il livre à Baddeck et qu'il n'y pourrait livrer sans l'aide de ce quai. Voilà pourquoi il a construit à Baddeck ce très joli quai. A Iona, l'on n'exige pas de quaiage, mais on en exige à Baddeck.

Ces quais fait pour ainsi dire partie du réseau de chemin de fer, qui, sans l'aide d'un quai à Baddeck, serait dans l'impossibilité d'y recevoir des marchandises.

J'ai fait construire ce quai-là—du moins il a été construit du temps du régime Laurier et j'ai eu mon mot à dire dans l'adjudication des travaux. Le quai de Baddeck est excellent, mais le public en général et les cultivateurs en particulier trouvent à redire à l'imposition de ce droit de 25 cents, 50 cents ou 1 piastre sur leurs marchandises. Ce quaiage est assez faible, mais l'usage du quai a cessé d'être libre. A Iona il est libre, et il devrait en être ainsi à Baddeck. C'est ce que j'ai déjà prétendu, mais je crois que l'on perçoit encore les mêmes quaiages à Baddeck.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami a parfaitement raison, le quai d'Iona dépend de l'administration des Travaux publics et l'on n'y perçoit pas de quaiage; celui de Baddeck est sous la dé-

pendance du ministère de la Marine et des Pêcheries et l'on y perçoit des droits. Il n'est pas logique qu'un ministère impose un quaiage pendant qu'un autre s'abstient de le faire. Je serai heureux de m'occuper de cette question.

M. McKENZIE: Le quai d'Iona est en très mauvais état, la partie extérieure en a été détruite par les vagues de la mer, il y a quelques années, et on ne l'a pas encore refaite. Il s'ensuit que les wagons de chemin de fer ne peuvent se rendre jusqu'à l'extrémité du quai comme autrefois. J'ai été surpris de constater, l'année dernière, que ce quai n'avait pas encore été réparé.

L'hon. M. REID: Je suis bien aise de cette observation. Je vais la noter et je fournirai des renseignements à l'occasion de mon budget.

Montant nécessaire pour verser une pension annuelle aux pilotes mis à la retraite: Ls. R. Demers, Jos Lapointe, Paul Gobeil, Barthélemi Lachance, Alphonse Asselin, Chas. Normand, Nap. Rioux, Elzéar Desrosiers, Hubert Raymond, Arbel Bernier, Laurent Godbout, Adelme Pouliot, Edmond Larochelle, L. E. Morin, A. T. Simard, Joseph Plante, Victor Vézina, J. G. Dupil, Raymond Baquet, Alfred Larochelle, Théophile Corriveau, Alphonse Pouliot, Emilio Couillard, Trefflé Delisle, David Dumas, Alfred Goudreau, Onésime Noël, F. X. Desmeules, Adjutor Baillargeon, Joseph Pouliot, Arthur Baillargeon, John A. Irvine, Camille Bernier, $9,900.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre voudrait-il expliquer ce crédit ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y a quelques années, on a jugé qu'il y avait trop de pilotes dans le district de Québec, et afin d'en réduire le nombre de 116 à 75, un de mes prédécesseurs, l'honorable M. L. P. Brodeur, a pris une certaine mesure d'après laquelle il fut rendu, en 1906, un décret créant une pension de 300 piastres par année en faveur des pilotes mis à la retraite.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le nombre des pilotes a-t-il été réduit, cette année? Combien y en a-t-il maintenant ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Soixante et un

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien y en avait-il l'année dernière?

L'hon. M. BALLANTYNE: A peu près autant, je crois, mais je n'en suis pas sûr. L'allocation de cette pension a provoqué de la critique en certains quartiers, mais le décret subsiste et la pension est payée depuis 1906.

[L'hon. M. Ballantyne.]

M. SINCLAIR (Guysborough): Il paraît injuste que les pilotes de Québec reçoivent une pension, quand ceux du reste de la côte n'en reçoivent pas. Le décret va-t-il subsister? Ces pilotes ne gagnent-ils pas beaucoup d'argent et ne contribuent-ils pas, à même leurs recettes, à un fonds de pension en faveur des pilotes mis à la retraite ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, les pilotes de Québec ont un fonds de pension. De fait, tous les pilotes en ont un, à l'exception de ceux de Miramichi, dont l'honorable député de Northumberland (M. Loggie) a si éloquemment parlé; mais abstraction faite de ceux de Québec, ils ont cru, dans leur sagesse, devoir s'abstenir d'y verser de l'argent. J'ajouterai que, le Parlement ayant voté cette pension chaque année depuis 1906, je ne vois pas comment nous pourrions éviter de la payer.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre n'aura-t-il pas un plan à suggérer d'après lequel nous pourrions cesser de la payer ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Depuis deux à trois semaines, j'ai discuté ce sujet avec les pilotes de Québec, parce que la commission qui a été chargée, il y a plus d'un an, de se renseigner sur la pratique du pilotage dans les principaux ports de mer m'a fait observer d'une manière spéciale que les pilotes de Québec reçoivent cette pension qui n'est pas accordée aux pilotes dans d'autres ports. Je cherche à conclure des arrangements pour une autre année, si faire se peut, afin de donner des pensions aux pilotes de tous les principaux ports; autrement le ministère pourra être obligé de demander au Parlement de refuser cette somme destinée aux pilotes de Québec. C'est là une question que j'étudie en ce moment, vu surtout le rapport de la commission royale.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne demande pas de pensions pour les pilotes dans tous les autres ports, car je crois que cela impliquerait une forte dépense et que je ne suis pas certain qu'elle aurait sa raison d'être. Cependant, je suis d'avis que le ministère commet une faute en mettant les pilotes du Saint-Laurent sur un autre pied que les pilotes des autres parties du pays. C'est là le résultat du système de la clientèle ministérielle qui existait, et qui existe peut-être encore, système qui a amené la nomination d'un trop grand nombre de pilotes du Saint-Laurent, si bien qu'ils se nuisaient les uns aux autres et

que l'Etat a dû assumer et porter le fardeau.

Je considère que c'est une bévue. Je serais en faveur d'un arrangement qui le supprimerait entièrement, au lieu de le répartir sur tout le pays. A mes yeux, cela serait le meilleur plan. Nous ne pouvons pas jeter l'argent par les fenêtres, vu qu'il est très rare. A l'heure qu'il est, l'économie est d'une nécessité impérieuse. Dépenser inutilement de l'argent, c'est commettre le péché de prodigalité, qui ressemble au péché contre le Saint-Esprit; le public ne devrait pas le pardonner et il ne le pardonnera pas.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne voudrais pas que l'honorable député croie que j'approuve le paiement de pensions aux divers groupes de pilotes par tout le pays, car je ne l'approuve pas. J'ai tenté de supprimer la pension accordée à ces pilotes de Québec depuis 1916, mais je dois respecter comme il convient ce qu'on appelle " un chiffon de papier ". Le décret du conseil est là, et il ne contient aucune restriction. Il déclare que ces pilotes recevront $300 par année, lorsqu'ils auront atteint l'âge de soixante-cinq ans et que leur nombre aura été réduit à soixante-quinze.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qui nomme les nouveaux pilotes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le ministre de la Marine. Je n'épargne rien pour remédier à cet inconvénient, mais je dois avouer franchement que je ne vois pas beaucoup de chances de réussite. Le décret du conseil est si clair et si formel qu'il semble qu'il n'y ait pas autre chose à faire que d'accorder cette pension.

M. CASGRAIN: Je regrette d'avoir à trouver mauvais le langage de l'honorable député (M. Sinclair). Si l'ancien ministère a rendu ce décret du conseil, il doit l'avoir fait pour des raisons valables et après mûre réflexion. Comme le ministre l'a dit à bon droit, il se trouve en présence d'une situation créée par un de ses prédécesseurs qui était au courant des circonstances particulières à la province de Québec et qui, les ayant examinées, a décidé d'établir ce fonds et de payer ces pensions. Je ne conçois pas comment le ministère pourrait s'en dispenser maintenant. Si les pilotes des autres parties du pays n'ont pas pu obtenir une pension, je le regrette beaucoup pour eux, mais ils auraient dû soigner leurs propres intérêts et demander que ce décret s'appliquât à eux, lorsqu'il a été rendu. Il n'est pas trop tard pour le faire à un moment où les décrets semblent si populaires parmi le ministère. Il serait aisé d'en adopter un qui établirait des pensions pour les pilotes des autres provinces. Je ne m'y opposerais pas.

Il n'est que légitime que ces gens-là reçoivent une compensation du département, après de longues années de service. La somme ne devrait pas être réduite, et je serais d'avis de traiter les autres pilotes avec les mêmes égards.

Gratification à Mme Robert McMenemy, veuve de l'ancien gardien du phare à Otter-Head, lac Supérier, $500; et allocation de commisération à Mme Wm. Sherlock, veuve de l'ancien gardien du phare à l'île Michipicoten, extrémité est, lac Supérieur, $1,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'est-ce que le ministre a à dire de ces allocations?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce sont des allocations de commisérations aux veuves de ces hommes-là qui ont perdu la vie en se rendant de leurs phares à la rive.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les personnes qui, en d'autres parties du Canada, se trouvent dans les mêmes circonstances ont droit à la même allocation, j'imagine?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

Service météorologique, y compris les observatoires magnétiques, des subventions de $500 chacune aux observatoires de Kingston et Montréal; aussi une allocation de $400 à L. F. Gorman, observateur à Ottawa, $210,880.

M. SINCLAIR (Guysborough): D'où vient l'augmentation qui s'accuse ici?

L'hon. M. BALLANTYNE: Des appointements.

M. CASGRAIN: Elle est sans doute attribuable à la cherté de la vie?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je le suppose.

M. SINCLAIR: Augmente-t-on les appointements de tous les employés ou seulement de quelques-uns?

L'hon. M. BALLANTYNE: La liste en est passablement longue. Les augmentations varient entre $150 et $200; celle du directeur du service, sir Frederick Stupart, est de $1,000.

M. SINCLAIR: Le ministre daignera-t-il nous dire pour quelle raison les divers chefs de dépense sont mentionnés dans le crédit?

L'hon. M. BALLANTYNE: Une subvention de $500 est destinée à l'observatoire de l'université McGill et une autre du même chiffre à la Queen University, de Kingston. Une allocation de $400 est accordée à M. L.-F. Gorman, observateur à Ottawa.

M. SINCLAIR: Le ministre obtient-il des résultats du service météorologique?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, et des meilleurs. On répand dans tout le Canada des bulletins sur l'état de l'atmosphère.

M. CHISHOLM: Et sur les probabilités de gros temps?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

Hôpitaux de la marine, y compris subventions aux institutions qui viennent en aide aux matelots, $75,000.—Matelots naufragés et dans le dénûment, $3,000.

M. DUFF: Je tiens à faire observer au ministre qu'à cette heure où l'on relève les appointements d'autres employés, on devrait tâcher de venir en aide au personnel des hôpitaux de la marine, y compris les médecins qui y font le service. L'année dernière, en réponse à une lettre que je lui écrivis au sujet du personnel de l'hôpital de la marine à Lunenberg, le ministre m'annonçait qu'il ne pouvait en augmenter les appointements. Ces gens se ressentent pourtant comme les autres de la cherté de la vie, et leurs appointements sont fort modestes. Les employés de cette catégorie ont, ce me semble, une lourde tâche à accomplir, non seulement à Lunenburg, mais partout où il existe un hôpital de la marine. Les médecins ont beaucoup de malades à soigner, et leurs honoraires devraient être augmentés dans la même proportion que les appointements d'autres fonctionnaires.

Mes observations sont aussi applicables aux gardiens des hôpitaux, dont les appointements sont, depuis nombre d'années, à leur chiffre actuel. Je prie donc le ministre de vouloir bien s'occuper de la question et de rechercher si l'on ne pourrait pas relever un peu le chiffre des appointements.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je la mettrai à l'étude.

M. SINCLAIR: Dans les différents ports, on perçoit sous forme de droits sur les chargements des sommes considérables que, si je ne me trompe, l'on fait servir au maintien des hôpitaux de la marine. J'aimerais à savoir quel montant on a ainsi prélevé, l'année dernière, et quel est en ce moment l'état de la caisse.

L'hon. M. BALLANTYNE: La caisse a $291,572.51 à son crédit. Dans le cours de l'année dernière, l'épidémie d'influenza a envoyé un nombre inaccoutumé de malades aux hôpitaux de la marine; aussi la dépense a-t-elle été plus forte que d'habitude.

M. SINCLAIR: Puisque la caisse a une aussi forte somme à son crédit, on devrait tâcher de venir en aide aux matelots qui sont dans le dénûment. Voici des années que j'appelle l'attention du Gouvernement sur la ville et les environs de Canso, où le commerce maritime est assez actif, mais où l'on ne trouve pas ce qu'il faut pour le soin des hommes en mer. Les bancs de sable se trouvent au large du cap Canso, et c'est dans ce port que les bateaux pêcheurs trouvent leur principal abri. Le nombre est considérable des navires qui viennent s'y réfugier, y prendre de la bouette, débarquer des approvisionnements, etc. Beaucoup de marins le fréquentent.

Le docteur McGarry a été nommé médecin du port, il est tenu de donner certains soins aux matelots; mais il m'a dit lui-même que le ministère refuse de payer le prix des médicaments. Moyennant une maigre pitance, il prodigue ses soins aux matelots qui fréquentent le port et, pardessus le marché, on l'oblige à payer de sa poche les médicaments qu'il administre à ces malades. Il a écrit au ministère à ce propos, mais celui-ci n'a fait aucun cas de ses lettres. En ces dernières années, le prix des médicaments s'est accru dans une si forte proportion qu'il n'est pas juste d'exiger des médecins qu'ils les fournissent à leurs propres frais. Le nombre s'est également accru des malades auxquels le docteur McGarry a dû donner ses soins, mais le ministère ne semble pas se douter qu'il devrait fournir les médicaments dont ces malades ont besoin. Les armateurs fournissent l'argent, le ministre l'encaisse et je ne sais quel emploi il en fait; mais, pour ce qui est du port dont je parle, il n'a absolument rien fait pour améliorer les moyens de prendre soin des matelots malades.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je me ferai un réel plaisir d'examiner de l'œil le plus favorable la situation de la ville de Canso, ainsi que de la question des frais de médicaments.

Durant la guerre nous n'avons peut-être pas été aussi généreux que nous l'aurions été durant la paix, mais en face de ce surplus, je serai heureux d'étudier la question.

M. DUFF: Le médecin de Lunenburg a appelé mon attention sur le même sujet. Il a été obligé de payer pour ses propres remèdes, et comme le prix des drogues et des remèdes a augmenté de 300 p. 100 depuis trois ou quatre ans il n'a pas trop de tout son traitement, pour ainsi dire, pour acquitter ces remèdes.

M. CHISHOLM: Quel est le médecin de Chéticamp et de Grand-Etang?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'en avons pas.

M. CHISHOLM: Combien ces deux ports ont-ils coûté au département?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous trouverons ce renseignement dans le rapport de l'auditeur général.

M. CHISHOLM: A-t-on demandé au médecin de cet endroit d'accepter la nomination de médecin du port? Je tiens tout particulièrement à ce renseignement. Je désire corroborer les observations de mon honorable ami du Guysborough (M. Sinclair) et de Lunenberg (M. Duff) au sujet des remèdes. La position du département en cette affaire est ridicule. Mon honorable ami dit que le prix des remèdes a augmenté de 300 p. 100. Oui, et, dans plusieurs cas, de 1,000 p. 100. S'il y a beaucoup de maladie, les honoraires versés à ces médecins pour leurs services dans le port ne suffiraient pas à payer les remèdes. Depuis deux ans des représentations ont été faites au département à ce sujet, mais aucun des médecins ne semble être écouté. Si on ne les dédommage, ils ne pourront donner les meilleurs remèdes qui aujourd'hui sont très dispendieux.

Inspection de vaisseau, $87,827.77.

M. CASGRAIN: On a parlé des services du "Champlain" dans mon comté. Si je comprends bien, l'automne dernier et l'année précédente, ce vaisseau a été mis de côté parce qu'il n'était pas en état de prendre la mer et que l'on devait faire certaines réparations aux machines et aux chaudières. J'ai appris de bonne source que ce navire acquis par l'Etat il y a quinze ou seize ans, et qui a voyagé par toutes les mers et tous les temps, ne peut plus rendre les mêmes services. Pour le service que l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) et moi-même avons proposé ce soir, il serait bon que le département fasse faire un examen du navire et que celui-ci soit mis en état de prendre la mer au printemps, ou même à l'automne, afin que le public puisse s'en servir durant toute la saison, et il en a grandement besoin. Vers le mois d'octobre, les habitants de la rive nord ne peuvent plus communiquer avec personne. Si ce navire était réparé au commencement de l'été ou de l'automne, il pourrait répondre à tous les besoins de la saison d'hiver.

M. CHISHOLM: Les marins de la côte peuvent-ils bénéficier de la caisse des marins malades?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ils le peuvent s'ils sont employés sur un vaisseau qui contribue à la caisse; autrement, ils ne peuvent pas.

M. CHISHOLM: Voilà une question que j'ai tenté de soumettre à l'étude du département depuis quelques années. Il n'est pas juste de refuser aux marins de la côte les avantages de cette caisse. Il n'y a pas de raison de ne pas modifier la loi dans ce sens. Que l'on demande une certaine contribution aux pêcheurs qui sont prêts à verser une somme raisonnable à condition qu'ils jouissent des avantages de la caisse.

Il n'y a pas de meilleur moyen d'employer le surplus au crédit de cette caisse que d'améliorer le sort de ces pêcheurs malades. Je ne veux pas me donner pour un politicien très capable, mais je me rappelle qu'une mesure de cette nature a été promise à l'égard des pêcheurs de cette partie de la Nouvelle-Ecosse, il y a plusieurs années. On avait promis aux pêcheurs que s'ils appuyaient un certain parti, on leur donnerait les remèdes gratuitement. Si cette offre a été faite comme appât, c'est donc qu'on la trouvait acceptable pour les pêcheurs. Et je sais que ce serait une affaire magnifique pour eux.

Dans le port de Margaree que j'habite on trouve cent cinquante pêcheurs. Ce serait très bien si ceux-ci jouissaient des bénéfices de la caisse des marins malades. Je suis sûr qu'ils seraient heureux de contribuer à la caisse à condition de bénéficier de ses avantages.

Puisque le ministre est disposé à envisager d'un œil favorable ces propositions, j'espère qu'il examinera soigneusement la question.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'en serais bien aise, si c'était possible; seulement ce fonds des marins malades, l'honorable député le sait, est constitué par les droits que paient les propriétaires de steamships, et ce fonds est réservé aux marins malades appartenant aux navires qui versent ces droits. Les pêcheurs n'appartiennent pas à cette association, et il ne nous serait pas permis de nous servir de l'autorisation relative aux droits des marins malades, pour verser aux pêcheurs une partie quelconque de ce fonds.

M. CHISHOLM: Je le comprends parfaitement, mais ne serait-il pas réalisable d'obtenir pareille autorisation? A mon avis, l'idée est superbe.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'idée est excellente. Je ne sais trop si je puis obtenir l'assentiment des armateurs; j'essaierai.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami a rappelé une ancienne

promesse de 1911 portant que si le parti conservateur revenait au pouvoir, les pêcheurs obtiendraient les soins des médecins à titre gratuit. Le département remplira-t-il cette promesse?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela se rattache à l'histoire politique. Tout ce que j'en sais, c'est ce que mon sous-ministre vient de me murmurer à l'oreille. Cela va sans dire, je ne suis pas responsable des promesses faites en temps d'élection par des personnages bien connus.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

La séance est levée à minuit moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 20 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

CORRECTION D'UNE ERREUR DE STYLE DANS LE RAPPORT DU COMITE RELATIF AUX TITRES ET DECORATIONS.

M. NICKLE: Monsieur l'Orateur, on a signalé à mon attention une faute de rédaction dans le rapport que j'ai déposé sur votre bureau, ces jours derniers, relativement à la question des titres; en conséquence de cette faute, l'un des articles du dit rapport pourrait prêter à l'équivoque. Je propose donc, afin que l'intention du comité soit clairement exprimée:

Que l'article b du rapport du comité spécial chargé d'examiner la question de conférer des titres, etc., à des sujets de Sa Majesté domiciliés ou résidants en Canada, présenté à la Chambre le 14 courant, soit modifié en insérant le mot "et" après le mot "honorifiques" à la fin de la 2e ligne dans ledit article b, et insérant le mot "or" après le mot "distinction" (version anglaise) dans les 5e et 6e lignes dudit article b.

M. MIDDLEBRO: Quel sera le texte de l'article ainsi modifié?

M. NICKLE: Si l'amendement est adopté, l'article se trouvera ainsi libellé:

(b) "De décréter que des mesures opportunes soient prises par législation ou autrement pour assurer l'extinction d'un titre ou d'une distinction honorifique, d'une dignité ou d'un titre de pair du Royaume héréditaires, dès le décès d'un titulaire domicilié ou habitant d'ordinaire au Canada et qui actuellement est en jouissance d'un titre ou distinction, dignité ou titre de pair du Royaume héréditaires; et que dorénavant nul titre, distinction ou dignité de pair du Royaume ne seront acceptés, tenus en jouissance ou usités par un particulier, ou reconnus".

[M. Sinclair (Guysborough).]

Le but de l'amendement, c'est que l'article en question exprime le désir du comité et fasse disparaître toute équivoque.

L'hon. sir SAM HUGHES: N'est-il pas extraordinaire d'adopter une motion de cette nature sans avoir donné une journée d'avis au préalable?

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il est d'usage d'accepter sans avis une motion tendant à faire uniquement corriger une évidente erreur d'écriture. C'est là, je crois, tout ce que la motion demande.

(La motion est adoptée.)

LA GREVE DE WINNIPEG.

M. McKENZIE: J'aimerais savoir du premier ministre intérimaire (sir Thomas White) s'il a des nouvelles de ce qui se passe à Winnipeg.

L'hon. A. K. MACLEAN (au nom du ministre du Travail): La situation à Winnipeg n'a subi aucun changement sensible.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): J'ajouterai, si on le veut bien, que les autorités municipales, fédérales ou provinciales font des efforts mutuels en vue de maintenir l'ordre et de faire respecter les lois.

L'hon. sir SAM HUGHES: Comment? Pour qu'on se rende?

LA FAMINE AUX INDES.

M. STEELE: Comme il s'agit d'une affaire qui, dans le moment, présente un intérêt considérable, j'aimerais savoir du Gouvernement s'il a des nouvelles à communiquer à la Chambre et au pays sur la famine qui règne aux Indes.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): Monsieur l'Orateur, il y a quelque temps se formait à Toronto un comité de citoyens désireux de venir en aide aux personnes qui souffrent de la famine aux Indes et, à leur demande, le Gouvernement s'est mis en communication, par l'entremise des autorités impériales, avec celui des Indes, pour lui faire des offres de secours, et lui demander sous quelle forme, en argent ou en grain, ces secours seraient le plus acceptables.

Deux communications ont été reçues au sujet de cette affaire. Par l'une, le gouvernement des Indes déclare qu'il accepte avec reconnaissance l'offre du comité, et il exprime le désir d'un envoi d'argent plutôt que de grains. L'autre porte que le gouvernement de l'Inde nie la vérité de certaines assertions qui ont paru dans les journaux du Canada tendant à faire croire que des

millions de sujets anglais meurent de faim, et il envoie la déclaration qui suit, demandant qu'elle soit rendue publique:

"La situation alimentaire aux Indes, quoique indubitablement grave, ne répond nullement aux descriptions de la circulaire de Toronto, laquelle est exagérée et fausse sur plusieurs points.

Par suite de l'absence de pluies à l'automne, d'une sérieuse épidémie d'influenza dont les deux tiers de la population ont subi les atteintes et dont six millions de personnes sont mortes, par suite aussi de l'enrôlement d'un grand nombre de jeunes gens pour le service militaire, les ensemencements pour la récolte d'hiver ont été de bien faible étendue. Jointe à une hausse générale des salaires, à un relèvement des conditions d'existence, à une circulation outrée dont les prix ont subi le contre-coup dans le monde entier, cette circonstance a fait monter le prix des denrées alimentaires à des hauteurs inouïes, causant par là des privations à de nombreuses classes du peuple. La force de résistance de la population ne laisse pas d'être plus grande que jamais et, quoique les prix soient du double de ceux de l'année de famine de 1900, le nombre de personnes secourues n'a été en avril que de 337,000, pendant qu'au mois d'avril de cette année-là, il avait été de cinq millions et quart. La peste est moins maligne que de coutume, et nul rapport de source privée ou officielle n'annonce le décès de personne par suite de la famine.

Quoique des émeutes aient eu lieu ici et là, elles ne sont pas d'occurrence quotidienne, comme l'affirme la circulaire. Grâce aux vents favorables de 1917, il reste encore de l'eau dans la plupart des puits, le courrier se distribue régulièrement et il y a de l'activité dans les affaires.

Les approvisionnements en céréales sont faibles, mais on a pris des mesures particulières pour en assurer la conservation et l'on a importé du blé de l'Australie. Une moisson normale nous permettrait d'attendre, pour le renouvellement de ces stocks, les récoltes de l'automne. Cette diminution d'approvisionnements et l'excessive cherté des vivres ne laissent pas d'avoir créé une situation qui cause au gouvernement de l'Inde beaucoup d'anxiété, et il y a sans doute de la misère parmi des groupes nombreux de la population".

Le secrétaire d'Etat pour les Indes ajoute que les conditions par lesquelles ce pays passe actuellement occasionnent inévitablement de la souffrance et des privations chez les classes pauvres et sans ressources, et elles donnent au public comme à l'Etat l'occasion d'intervenir par des secours.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quel est l'auteur de cette déclaration?

L'hon. M. ROWELL: C'est un câblogramme que lord Milner envoie à la demande du secrétaire d'Etat pour les Indes pour être rendu public ici au Canada.

FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE RELATIF AUX TITRES ET DECORATIONS.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, jeudi est le jour fixé par le Gouvernement pour la discussion du rapport du comité relatif aux titres, honneurs et décorations. J'ai conféré de la chose avec le président du comité, et cette date lui convient.

L'hon. sir SAM HUGHES: La discussion occupera-t-elle toute la séance?

M. McKENZIE: Sous quelle forme se présentera-t-elle?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le président du comité demandera l'adoption du rapport, et la discussion s'engagera sur cette proposition.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 106), déposé par l'hon. M. Ballantyne (ministre de la Marine et des Pêcheries), tendant à modifier la loi relative à la commission biologique.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT A REFONDRE ET A MODIFIER LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (bill n° 19), déposé par l'hon. M. Reid (ministre des Chemins de fer et des Canaux) tendant à refondre et à modifier la loi des chemins de fer.

M. McKENZIE: Pourquoi ces modifications?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le bill que nous allons étudier a pour objet de codifier la législation des chemins de fer. Nous avons déjà présenté un bill pour modifier l'ancienne législation et nous en attendons la troisième lecture. Si le bill qu'il s'agit de discuter maintenant est lu pour la troisième fois, je retirerai l'autre.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Monsieur l'Orateur, avant que vous ne quittiez le fauteuil, je vais lire une lettre que j'ai reçue de Winnipeg; elle est en date du 11 avril 1919 et a rapport à une question déjà soumise au comité spécial qui s'est occupé de ce bill particulier. Voici cette lettre:

Ci-joint un article détaché du "Manitoba Free Press" d'aujourd'hui. Il y est dit que certains mécaniciens employés sur des locomotives de chemin de fer ont tué intentionnellement des bestiaux sur la voie. Je nie cette assertion, et ceux qui l'ont faite devraient être sommés d'en prouver le bien fondé. Il ne faut pas laisser lire ces choses-là sans protester. J'espère qu'à titre d'ancien mécanicien et connaissant le danger de pareilles assertions, vous trouverez moyen de mettre les choses au point. Nous ne méritons, comme corps, aucun reproche de cette nature, et il ne faut pas qu'on nous vilipende ainsi.

N'étant pas membre du comité des chemins de fer, j'ignore qui a fait l'assertion dont on se plaint, mais j'ai peine à croire que ce soit un député.

M. l'ORATEUR: Je doute que l'honorable député puisse soulever une discussion sur une simple motion que je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité général. L'honorable député serait en conformité du règlement en soumettant la question au comité.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.)

Sur l'article 1er (titre abrégé).

L'hon. M. REID: Il y a deux ou trois sessions que ce bill vient devant la Chambre des communes et le Sénat, et un comité spécial de cette Chambre a recueilli le témoignage de nombre de gens qu'il intéresse. Il contient, en tout, 461 articles, et l'on n'a apporté de modifications qu'à 35 articles du bill adopté en premier lieu par cette Chambre et par le Sénat. Nous aurions peut-être pu étudier d'abord les articles non modifiés, et passer ensuite à l'examen des 35 articles modifiés. Nous irions plus vite de cette manière qu'en étudiant le bill article par article. Naturellement, nous pourrions nous arrêter à tout article qu'un membre de la députation ne trouverait pas de son goût, afin de le discuter particulièrement et de statuer.

M. McKENZIE: Quels sont les articles qui ont été modifiés?

L'hon. M. REID: J'ai une liste de ceux qui ont été modifiés et une liste de ceux qui ne l'ont pas été.

M. McKENZIE: L'honorable ministre voudrait-il nous fournir la liste de ceux qui l'ont été?

L'hon. M. REID: La voici: Elle comprend les articles 2, 5, 6, 10, 26, 39, 40, 80, 151, 179, 240, 250, 255, 262, 282, 285, 323, 325, 345, 347, 358, 364, 371, 373, 380, 381, 382, 383, 402, 409, 429, 436, 438, 439, 444.

M. COCKSHUTT: N'a-t-on pas apporté de modifications à l'article 374?

L'hon. M. REID: Non.

M. COCKSHUTT: A-t-il été modifié depuis l'adoption de l'ancienne loi?

L'hon. M. REID: Oui. Il y a deux articles que le député de Lambton-Est (M. Armstrong) tient à discuter. Il y a aussi l'article relatif à l'énergie motrice et qui concerne le différend survenu à Toronto. Je ne pense pas que les autres articles provoquent d'objection.

M. McKENZIE: Quels sont les deux articles dont le député de Lambton-Est veut s'occuper?

[M. Nicholson, (Algoma-Est).].

L'hon. M. REID: Ce sont les articles 3 et 258, concernant la question d'assujétir les steamers canadiens au contrôle de la commission des chemins de fer.

M. McKENZIE: Ces articles se trouvent-ils encore dans le bill?

L'hon. J. D. REID: Le comité spécial les a adoptés sans aucune modification. Nous pourrions réserver les articles qui ne plairaient pas à un député et les discuter en même temps que les trente-cinq articles qui ont été retouchés.

M. CAHILL: Je suggère que le ministre place dans le hansard les modifications qui ont été proposées, mais qui n'ont pas été acceptées, telles que l'article énumérant les pouvoirs et les articles 34 et 258 que le représentant de Lambton-Est a mentionnés. Ceux-ci sont contentieux, bien qu'ils n'aient pas subi de retouches. Nous ne voulons pas laisser entendre que, seuls les trente-cinq articles qui ont été modifiés prêtent à la discussion. Mettons dans une catégorie à part tous les articles modifiés ou contentieux et ceux qu'on a proposé en vain de retoucher; nous pourrons alors nous occuper des autres.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas sous la main les amendements qui ont été proposés au comité spécial; mais j'ai fait imprimer tous ceux qui y ont été agréés. J'en ai trois exemplaires ici; les autres seront apportés dans un quart d'heure ou vingt minutes et chaque député en recevra un. Lorsque nous examinerons les articles qui ne prêtent pas à la discussion, si nous en rencontrons un qu'un député voudra commenter, nous pourrons le réserver et en disposer quand nous serons rendus aux articles modifiés ou à ceux que des membres de la Chambre désirent discuter. Je crois que tout le débat ne portera que sur quatre ou cinq sujets importants. Il y a l'affaire de Toronto, la question des téléphones, le problème des traverses de chemin de fer—en tout, quatre ou cinq sujets, au plus. Ainsi, nous gagnerons du temps, si le comité adopte les articles auxquels personne ne s'oppose.

M. McKENKIE: Il convient bien de prendre et d'épuiser d'abord les articles qui ne prêtent pas à la discussion. Quel a été le résultat de la querelle entre la compagnie de force du Niagara et la ville de Toronto? Je n'ai jamais pu concevoir pourquoi on l'aurait introduite dans la loi générale des chemins de fer. Quoi qu'il en soit, elle s'y trouve et j'aimerais savoir où les choses en sont rendues

L'hon. M. REID: Il y a trois ans, la Chambre ayant été saisie du présent projet de loi, elle a adopté un article concernant cette affaire. Le projet étant renvoyé au Sénat, celui-ci a modifié l'article, et il l'a modifié de nouveau l'an dernier. Cette année, il l'a inséré de nouveau dans le projet. C'est l'article 374 dont une partie du texte est ainsi conçue:

Tous les pouvoirs spécifiques incompatibles avec les dispositions du présent article et conférés à une compagnie, par une loi spéciale, ou autre, ou par l'autorité du Parlement du Canada ou d'une province ne seront pas affectés par les dispositions du présent article; mais si une municipalité se plaint à la commission qu'une compagnie constituée en corporation par une loi spéciale, ou autre, ou par l'autorité du Parlement du Canada exerce ses pouvoirs oppressivement ou avec mauvaise foi, la commission peut examiner cette plainte et surveiller l'exercice de pareils pouvoirs, si elle le juge à propos. Toutefois, chaque fois qu'une compagnie constituée en corporation par une loi spéciale du Parlement du Canada acquiert les biens d'une compagnie faisant des opérations dans les limites d'une municipalité qui a le droit d'acquérir de gré à gré aucun des biens de pareille compagnie, alors et dans pareil cas la municipalité peut exercer ses droits à la faveur de tel arrangement aussi complètement que si pareille acquisition n'avait pas eu lieu, et elle peut appliquer à tel acquéreur les stipulations de l'arrangement comme s'il était la partie qui a conclu en premier lieu cet arrangement avec la municipalité.

C'est dans cet état que l'article a été reçu du Sénat et que le comité spécial l'a adopté. Bien qu'il se trouve sur la liste des articles qui n'ont pas subi de retouches, c'est au comité de dire s'il acceptera l'amendement du Sénat, tel que le comité spécial l'a adopté, ou s'il modifiera de nouveau l'article.

M. McKENZIE: Je n'ai pas le droit d'aller au milieu du bill pour me renseigner au sujet de cet article; cependant, je veux que le comité ait une motion générale de la situation des deux factions. Le ministre peut-il me dire si elles en sont venues à une conclusion?

L'hon. M. REID: L'affaire est au même point qu'auparavant. Les autorités de la ville de Toronto n'étaient pas satisfaites de l'article tel quel, et je me demande si les autres le sont. C'est une solution qui, de l'avis du Sénat, pourrait rendre justice aux deux parties, mais c'est maintenant au comité de dire s'il se rangera de son avis, ou s'il modifiera l'article.

M. McKENZIE: Nous n'avons certainement pas à nous mêler de régler cette querelle. Nous rendons des lois qui permettront aux intéressés d'entrer en pourparlers. C'est à peu près tout ce que nous pouvons faire.

L'hon. M. REID: Voilà exactement la situation.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (définitions).

L'hon. M. REID: Nous devions commencer par examiner ceux des articles qui ne prêtent point à la discussion.

M. le PRESIDENT: A mon grand regret, il va falloir aborder les articles dans l'ordre où ils se trouvent et renvoyer à plus tard l'examen de ceux qu'on ne désire pas discuter à cette heure.

L'hon. M. REID: Fort bien; réservons donc l'article 2.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 155 (projet de concordat déposé à la cour d'Echiquier).

M. McKENZIE: Cet article a trait aux compagnies insolvables. La Chambre a été saisie du présent projet de loi aux deux dernières sessions, et il n'était pas alors question d'édicter une loi sur la faillite. Quel sera l'effet de cette dernière par rapport au présent article?

L'hon. M. REID: Nous réserverons cet article.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 2 (définitions).

L'hon. M. REID: Nous revenons maintenant aux articles qu'on nous a permis de réserver. Il s'en trouve dans le nombre qui ne prêtent pas à la discussion. En l'alinea " b ", paragraphe 4 de l'article 2, nous substituerons le mot " commission " au mot "ministre". Aux termes de la loi des chemins de fer, les rapports devraient être fournis au ministre; ils seront désormais transmis à la commission des chemins de fer.

M. McMASTER: Pourquoi ne les fait-on pas tenir directement au statisticien du Dominion?

L'hon. M. REID: Ils lui sont également transmis.

M. BUREAU: Ces rapports sont-ils inclus dans celui que le ministre des Chemins de fer dépose chaque année?

L'hon. M. REID: Non; il s'agit de la statistique ordinaire des chemins de fer. Les articles 380 et 381 sont modifiés de façon à prescrire la transmission de cette statistique au statisticien du Dominion et à la commission des chemins de fer. Le premier la publiera et la seconde l'aura sous les yeux pour se renseigner.

M. MACKIE (Edmonton): Je dois faire observer qu'en Alberta la juridiction du juge de paix s'étend sur toute la province; or, le paragraphe 14 du présent article restreint la juridiction de ce magistrat au " district, comté, à la circonscription, division ". C'est pourquoi je voudrais faire insérer le mot " province " avant le mot " district ", dans la deuxième ligne du paragraphe 14.

M. BUREAU: Pourquoi ne prescrit-on pas simplement que le mot anglais " justice" signifie un juge de paix? La juridiction de ce magistrat est déterminée par la législature provinciale.

M. MACKIE: Je tiens à prévenir toute contestation au sujet de la juridiction de ceux de nos juges de paix qui auront à connaître des affaires mentionnées en l'article 2.

M. BOYS: Cela ne serait pas satisfaisant pour l'Ontario où la juridiction des juges de paix s'étend sur le comté et non sur toute la province.

M. BUREAU: La juridiction du juge de paix est déterminée par la loi. Il doit en être ainsi dans l'Ontario aussi bien qu'ailleurs.

M. BOYS: Mais elle ne s'étend pas sur le comté.

M. BUREAU: Dans ce cas, quand vous vous présentez devant un juge de paix dont la juridiction n'est pas déterminée par une loi fédérale, vous n'avez qu'à contester sa juridiction. A mon avis, on devrait prescrire que le mot anglais " justice " signifie " juge de paix ". Cela suffit.

L'hon. M. REID: Cet article est tel qu'on le trouve dans les lois établies depuis nombre d'années; nous n'y avons rien changé.

M. MACKIE: Ce n'est point une raison de ne le point amender.

M. MOWAT: L'insertion du mot " province " avant le mot " district " dissiperait toute équivoque.

(L'amendement de M. Mackie est adopté.)

M. MACKIE: J'ai oublié de parler du paragraphe 13. Ce paragraphe devrait être modifié de façon à ce qu'au lieu d'être censé agir en qualité de " persona non designata", le juge autorisé à intervenir ou à rendre une ordonnance soit revêtu de tous les pouvoirs de la cour et agisse en son nom, surtout en ce qui concerne la signification d'avis à d'autres personnes, la prescription d'amendements ou les expropriations où il y a apparence d'intérêt distinct, quand l'offre est faite d'une indemnité pour tout le terrain ou que la compagnie fait des offres à chacun des intéressés, auquel cas l'intéressé acceptant l'offre qui lui est faite aurait le droit de se retirer du litige au lieu d'être obligé de souffrir que sa part de l'indemnité soit réduite par suite des frais de l'arbitrage auquel il ne peut se soustraire dans les circonstances.

Si le comité permet que je me reporte à l'article 215, il constatera que celui-ci exige que l'on s'adresse à la cour ou à un juge pour en obtenir la signification d'avis. Voici, en effet, ce que prescrit l'alinéa " c ":

> Une notification portant que, si dans les dix jours suivant la signification de cet avis, ou, lorsque l'avis est donné par annonce publique, dans le délai d'un mois à compter de la première publication de cette annonce, la partie à laquelle cet avis est adressé ne signifie pas à la compagnie qu'elle accepte la somme offerte par la compagnie, elle ou la compagnie aura droit de demander que l'indemnité soit fixée par arbitrage, ainsi qu'il y est pourvu par la loi des chemins de fer de 1919.

Dans les définitions un propriétaire est une personne capable d'accorder un titre, mais il est fort possible pour une personne d'être intéressée dans un terrain en vertu d'un "agreement of sale" laquelle, dans les provinces de l'Ouest, équivaut à une promesse de vente en Québec, et ne pas être capable de donner de titre. En même temps, il est intéressé dans le terrain et il peut accepter la somme qui lui est offerte séparément, s'il est fait mention de cette somme. Dans les circonstances, il ne le peut pas, et si toute autre personne également intéressée dans le terrain veut faire des difficultés ou créer des embarras, celui qui voudrait se retirer en acceptant une certaine somme d'argent est forcé d'accepter les frais d'un arbitrage et peut-être d'un appel.

S'il y a arbitrage, voici ce qui peut arriver concernant le juge, d'après la définition. Si l'une des parties n'est pas satisfaite et projette appel, la première chose discutée est que le juge n'est pas la personne désignée, et il n'y a pas d'appel de son arrêt ou de son jugement. Si la partie ne veut pas en appeler, elle devra attendre l'arbitrage. Mais s'il n'y a pas d'arbitrage et qu'une partie désire projeter appel, elle ne le peut pas parce que le juge est désigné comme une personne agissant à titre d'arbitre et non de juge de tribunal.

Ce que je demande dans la paragraphe 13, c'est que le juge soit désigné comme étant le juge du tribunal, et que ses décisions, arrêts et jugements aient la force d'un jugement et non seulement d'une décision émanant d'une personne dans la position d'une personne désignée.

M. NESBITT: Ce serait mieux sous forme d'amendement à un autre article.

L'hon. M. REID: Dans l'article 232, il y a appel de la décision. Cela ne réglerait-il pas la question?

M. MACKIE: L'article 232 contient l'amendement, je crois qu'il y aurait quelque difficulté en revenant à la définition du mot "juge", parce que la définition du mot "juge' s'imposerait dans l'article 232. Je crois que l'amendement doit être fait à l'article 2, paragraphe 13, de façon à donner au juge le pouvoir du tribunal, et il faudrait le répéter dans l'article 232.

M. MOWAT: Je demanderai à mon honorable ami (M. Mackie) s'il est bien sûr que les lois de sa province ne suivent pas celles des anciennes provinces qui ont des lois appelées "Lois relatives à l'exécution des arrêts des juges", qui donnent aux juges rendant des décisions en dehors des tribunaux le même pouvoir que lorsqu'ils président au tribunal. Nous avons cette loi en Ontario, et je suppose qu'il en est ainsi dans les autres anciennes provinces.

M. WALLACE: Le ministre sera-t-il assez bon de renvoyer l'étude de ce projet de loi jusqu'à ce que tous les membres aient une copie des amendements envoyés par le comité spécial au comité de la Chambre? Quelques députés n'ont pas encore pu en prendre connaissance.

L'hon. M. REID: L'honorable député était présent au comité et connaît les amendements qui ont été proposés. Je ne crois pas qu'il soit juste de retarder la discussion de ce bill. Nous savons ce que sont les amendements quand nous les mentionnons ici.

M. NESBITT: Je proposerai de renvoyer l'étude des amendements étendus, mais cela est inutile pour les amendements simples et peu compliqués comme pour le changement d'un mot ou deux.

M. MACKIE: En réponse à la demande de l'honorable député de Parkdale (M. Mowat), les causes suivantes ont été plaidées au sujet de la question de savoir si le juge est la personne non désignée ou a le pouvoir du tribunal:

Marsan contre le Grand-Tronc-Pacifique (2 rapports judiciaires d'Alberta); Saunders contre E. D. & B. (6, Rapports judiciaires d'Alberta); Gauthier contre le Nord-Canadien (7, Rapports judiciaires d'Alberta). Dans chacune de ces causes la question a été discutée si un arrêt rendu par un juge siégeant en qualité d'arbitre avait la force et l'effet d'un jugement du tribunal. Sinon, vous ne pouvez en appeler; si oui, vous le pouvez. Une situation toute particulière est survenue et voici comment: Quand avis a été donné d'une décision provisoire par un juge, et qu'appel a été notifié de cette décision, subséquemment, s'il y a arbitrage, on ne peut en appeler de l'arbitrage parce que l'on prétendrait qu'il y aurait eu appel de la décision.

La question qui s'impose est de savoir si nous aurions dû en appeler de la décision. La question a été soulevée et je désirerais éclaircir ce point.

M. McKENZIE: La doctrine que prêche l'honorable député est bien connue de la justice. Je n'ai pas eu le loisir d'assister à la séance du comité lorsque ce bill y était discuté. Il s'agit de déterminer si le comité a voulu dire que le juge doit siéger en sa qualité de juge, et jouer le rôle ordinaire d'un juge dont les décisions sont sujettes à l'appel. Si, dans la pensée du comité, la décision au juge doit être finale, il n'y a pas lieu d'établir les conditions d'un appel. Si ce n'était pas là la décision du comité il faut établir clairement quelle était cette décision.

M. BOYS: Pour moi, il est très clair que le comité voulait l'appel, puisqu'il a traité l'article 232 qui prescrit les conditions de l'appel. A mon avis, le point soulevé par l'honorable député d'Edmonton ne s'applique pas à la province d'Ontario, sauf comme question de procédure. Si, selon ses idées, nous devrions étendre la signification du mot juge de manière à ce que tout acte d'un juge agissant en vertu de cette loi soit sujet aux appels ordinaires et aux règlements codifiés de la province d'Ontario, alors cela nous obligerait à une revision complète des règles et changerait entièrement notre procédure. Dans la pensée du comité, la compagnie de chemin de fer, aussi bien que l'individu dont la propriété est réquisitionnée par l'Etat, doivent avoir droit à cet appel.

M. McKENZIE: Si les articles indiquent clairement l'intention du comité, cela, je crois, devrait nous satisfaire.

M. BOYS: Pour moi, il ne peut y avoir aucun doute touchant l'intention du comité: en effet, le texte de l'article 232 est on ne peut plus clair et il prescrit les conditions d'un appel. Tout ce que dit l'alinéa (13) c'est que "juge" signifie un juge de cour supérieure ou de comté; cette définition s'impose, d'après moi, car autrement on pourrait croire que "juge" signifie un juge de cour Supérieure seulement. Lorsque nous disons que le juge peut appartenir à une cour Supérieure ou à une cour de comté nous comprenons que l'appel disposé par l'article 232 pourrait être fait de la décision de l'une ou de l'autre.

M. MACKIE (Edmonton): L'article 232 dit: "Dans le délai d'un mois après réception, de l'arbitre, . . . d'un avis écrit du prononcé de la sentence". Il est très clair que l'appel est de la sentence. Mon honorable collègue de Simcoe-Sud (M. Boys) a bien saisi ma pensée. Je veux changer entièrement cet article pour qu'un arbitre soit nommé juge de cour et que ses décisions soient sujettes à l'appel, tout comme il arrive dans le cas d'un juge de cour.

M. MORPHY: Je suis plutôt d'accord avec l'honorable député de Simsoe-Sud. Je veux faire remarquer à mon honorable collègue (M. Mackie) que l'article 232 établit qu'il faut traiter directement les questions de fait d'après les témoignages déposés devant l'arbitre. Aussi l'alinéa (7) de l'article 2 définit comme suit le terme "cour".

"Cour" signifie une cour Supérieure de la province ou du district, et, lorsque cette expression est employée au sujet de procédures qui ont pour objet la fixation ou le paiement, soit à la personne qui y a droit, soit par consignation en cour, d'indemnités. . . . . elle comprend la cour de comté dans le ressort de laquelle les terrains sont situés; et les désignations "Cour de comté" et "Cour Supérieure" doivent être interprétées selon la loi de l'interprétation et ses amendements.

Nous avons donc dans l'article 232 tout ce qu'il faut pour faire face à tout acte que peut accomplir un juge en sa qualité d'arbitre.

M. MACKIE (Edmonton): Je comprends parfaitement que l'article 232 prescrit un appel de tout acte d'un des juges des cours désignées, mais si le juge siège comme arbitre il n'a pas les pouvoirs d'un juge de tribunal, mais d'un arbitre seulement; c'est simplemenut une personne nommée pour agir en qualité d'arbitre. Sans arbitrage il ne peut y avoir d'appel intermédiaire puisqu'on ne peut pas en appeler d'une décision qui n'est pas prononcée. L'article 232 est le seul qui parle d'appel. Supposons qu'en vertu de l'article 215 vous vous présentez devant un juge nommé comme arbitre et que vous lui demandez d'enjoindre à tel ou tel individu de comparaître devant un certain tribunal pour y régler des différends; et qu'un autre désire en appeler. Il ne peut y avoir appel que de la sentence. Le juge devrait être juge de cour et non un simple arbitre; et toutes ses décisions devraient avoir la vigueur et l'effet d'un jugement auquel nous pouvons en appeler, qu'une décision soit rendue ou non.

M. le PRESIDENT: L'honorable député voudrait-il lire son amendement?

M. MACKIE: Il me faudrait du temps pour le préparer. Je n'ai pas prévu que le présent projet de loi viendrait en discussion cet après-midi ni qu'il serait discuté à ce point de vue-là.

M. McKENZIE: Où se trouve, dans ce projet de loi, la disposition qui permet à l'intéressé de s'adresser à un juge dans le but d'obtenir une ordonnance qui force la partie adverse à comparaître devant un tribunal?

M. MACKIE (Edmonton-Est): L'article 215 dit:

"c" Une notification à l'effet que si, dans un délai de huit jours après la signification de cet avis, celui à qui l'avis est adressé ne signifie pas à la compagnie qu'il accepte la somme qu'elle lui offre, l'arbitre peut procéder à fixer la compensation d'après la loi de 1919, relative aux chemins de fer du Canada.

On doit signifier un avis à cet effet à la partie adverse, avant de procéder à l'arbitrage sur la compensation ou les dommages. La requête mentionnée à cet article doit être faite non à un juge de la cour, mais à un juge nommé arbitre.

M. BUREAU: Si la partie à qui l'avis est signifié fait défaut et si elle refuse d'accepter la compensation dans le délai de dix jours, on a le droit d'inscrire la cause pour procès. C'est la loi de Québec. Si l'autre partie ne comparaît pas, c'est un arbitrage "ex parte". On n'a pas besoin d'obtenir un ordre de la cour pour fixer la cause. On le fait de pure volonté. Là s'arrête les procédures, à moins de permission spéciale.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Le point que je soulève, c'est qu'on procède devant un homme qui remplit la fonction d'arbitre et non pas celle de juge.

M. BUREAU: Il a tous les pouvoirs d'un arbitre et l'on procède comme sous l'ancien système, quand il y avait trois arbitres. Si un homme ne comparaît pas, on se sert de la procédure ordinaire que nous appelons, dans notre province, "inscription pour procès", et l'autre partie peut comparaître pour contre-interroger les témoins. Cette procédure serait permise, dans notre province, alors même que l'autre partie n'aurait pas contesté ou inscrit sa comparution. Elle peut comparaître en personne au temps du procès; elle a le droit de contre-interroger les témoins, si elle le désire, mais elle ne peut inscrire de plaidoyer. Lorsqu'un homme refuse d'accepter le montant qu'on lui offre et qu'il dit vouloir obtenir tel prix pour sa terre, il se trouve à répondre parfaitement à votre avis. Je me demande si l'on ne désigne pas cela, en Ontario, sous la rubrique "bill of particulars". S'il ne répond pas, il se trouve en défaut; l'on

inscrit la cause au greffe de la cour et l'on procède.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Supposons qu'une compagnie de chemin de fer offre une somme globale pour un terrain qui appartient à quatre ou cinq parties différentes. L'une de ces dernières peut demander un certain montant pour ce qu'elle possède elle-même et il peut arriver que cette demande ne soit pas acceptée, ce qui nécessite un arbitrage. La compagnie ou quelque particulier qui a des intérêts dans l'immeuble en appelle; A ou B qui consent à accepter une certaine somme et à éviter d'autres procédures, n'a aucun remède. Il n'a aucune décision en sa faveur. La décision, quelle qu'elle soit, rendue par la cour, est une décision d'un arbitre et non d'un juge, et l'intéressé doit acquitter sa part des frais de toutes les procédures.

M. BUREAU: Non.

M. McKENZIE: C'est une question qui intéresse le partage final de l'argent. Quand il y a plusieurs personnes intéressées dans le terrain, l'argent doit être déposé en cour et il faut recourir à une procédure pour diviser l'argent suivant l'intérêt de chacun; l'appelant assurerait la responsabilité des frais.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Si on me le permettait, je pourrais obtenir les rapports que je n'ai pas ici, et je convaincrais le comité que j'ai parfaitement raison sur le point que je mentionne.

M. BUREAU: On ne peut imputer des frais sur celui qui ne conteste pas une cause. "Il s'en rapporte à la justice." C'est un cas de justice. Si un homme veut attaquer la sentence arbitrale, qu'il acquitte les frais qu'il encourt.

M. BOYS: L'article 217 ne s'applique qu'au cas d'absence ou de signification supplétive. Nous ne voulons pas qu'il y ait appel d'une telle signification. Cela augmenterait d'autant les frais d'arbitrage. Lorsqu'une compagnie offre un montant et que celui-ci est refusé, on procède par arbitrage d'après l'article 232; on a le droit d'appel; à moins qu'on ne veuille étendre la portée des appels, on doit reconnaître que l'article, tel quel, est parfait. Si ce que mon honorable ami laisse entendre devenait loi, cela voudrait simplement dire que lorsqu'un juge de comté rend une décision arbitrale, on peut en appeler à la cour Supérieure de la province et de ce tribunal à la cour Suprême et finalement au Conseil privé. Nous voulons éviter cela; on pourvoit actuellement à un remède.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (à quelles personnes, quelles compagnies et quels chemins de fer elle s'applique).

L'hon. M. REID: Je propose que l'article soit modifié comme suit:

La présente loi, subordonnément aux dispositions ci-incluses, s'applique à toutes personnes, compagnies de chemin de fer et à tous chemins de fer, qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada, constitués en corporations ou autorisés, soit dans le passé soit à l'avenir et de quelque manière que ce soit, excepté les chemins de fer de l'Etat auquel elle s'appliquera cependant dans la mesure spécifiée dans les lois qui s'y rapportent.

M. BUREAU: Pourquoi ne pas dire: la loi qui constitue le chemin de fer national du Canada? C'est la seule loi qui va régir les chemins de fer. Si je comprends bien, il n'y a qu'une seule loi maintenant qui s'applique aux chemins de fer nationaux du Canada, c'est celle qui a été adoptée l'autre jour. Le chemin de fer Intercolonial est compris dans le réseau des chemins de fer nationaux. Je crois comprendre que l'intention est de simplifier le système et d'avoir autant que possible une loi uniforme applicable à tous. Il n'y a que deux réseaux: le réseau de l'Etat et celui du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. REID: Il y a la caisse de prévoyance de l'Intercolonial, et nous pouvons avoir d'autres chemins de fer.

M. BUREAU: La caisse de prévoyance n'a aucun rapport avec l'administration des chemins de fer.

L'hon. M. REID: Il y a des chemins de fer qui n'ont pas été passés au réseau de l'Etat.

M. BUREAU: Eh bien, ceux-là sont régis par cette loi-ci.

L'hon. M. REID: Il y a des chemins de fer qui sont la propriété de l'Etat, mais qui n'ont pas été passés au réseau des chemins de fer nationaux.

M. BUREAU: Qui sont la propriété de l'Etat et qui n'ont pas été passés?

L'hon. M. REID: Ils ne l'ont pas encore été.

M. BUREAU: Y a-t-il des chemins de fer qui n'ont pas encore été passés à l'Etat? Je ne peux pas comprendre comment le Gouvernement peut posséder quelque chose et laisser cette propriété entre des mains étrangères.

M. BOYS: Cette disposition est nécessaire dans le cas où l'on adopterait une autre loi dans un ou deux ans. On veut qu'elle s'ap-

plique non seulement au présent, mais à l'avenir—dans cinq ou dix ans. Comme elle est rédigée actuellement, elle pourrait s'appliquer, mais, restreinte dans le sens proposé par l'honorable député, elle ne le pourrait pas.

M. MOWAT: Je crois qu'il vaut mieux ne pas changer le texte. Nous devons considérer toutes les lois comme valides et ceci ne peut s'appliquer qu'à une loi qui a reçu la sanction du Gouverneur général et qui est en vigueur.

M. BUREAU: Ce projet n'a pas encore été sanctionné, mais nous sommes sûrs qu'il deviendra loi une fois qu'il aura été adopté par la Chambre. C'est de deux choses l'une: le Gouvernement possède ou ne possède pas de chemins de fer. S'il en possède, il ne doit y avoir qu'une seule loi pour en régler l'exploitation. Du moment qu'un chemin de fer devient la propriété de l'Etat, il tombe sous le contrôle du chemin de fer national du Canada; d'ici là il est régi par la loi générale.

M. MOWAT: Mon honorable ami demande que cette expression bien définie "excepté les chemins de fer de l'Etat", soit changée pour s'appliquer seulement à la loi relative aux chemins de fer de l'Etat.

M. BUREAU: Ce que je propose c'est de dire "excepté ce qui est prévu dans la loi constituant les chemins de fer nationaux du Canada."

M. MOWAT: Je crois que nous devrions laisser les mots "excepté les chemins de fer de l'Etat". Tout le monde comprend ce que cela veut dire. A quoi bon soulever des doutes ou des soupçons dans une loi que tout le monde veut voir explicite.

M. BUREAU: Nous voudrions savoir ce que sont les autres lois. Je déteste faire la revue de toutes les lois qui ont été édictées depuis la Confédération pour savoir ce qu'elles sont.

M. BOYS: Excepté ce qui est contraire aux dispositions de la loi des chemins de fer nationaux du Canada.

M. BUREAU: Ce n'est pas ce qui est dit.

M. BOYS: Mon honorable ami ne comprend pas. S'il examine les dispositions de la loi des chemins de fer nationaux du Canada, il trouvera un article disant que la loi des chemins de fer est applicable, excepté en ce qui est contraire aux dispositions de la loi des chemins de fer nationaux du Canada.

[M. Boys.]

M. BUREAU: Oui, mais il y a la loi générale des chemins de fer, celle des chemins de fer nationaux et celle du chemin de fer Intercolonial, ce qui fait trois lois.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (application:)

L'hon. M. REID: Il y a un autre paragraphe que l'on se propose d'insérer ici. Quand le projet de loi a été discuté par la Chambre il y a trois ans, on avait ajouté, comme paragraphe "c", ce qui suit:

..."c" à tout chemin de fer en totalité ou en partie construit sous l'autorité du Parlement du Canada ou non, présentement ou ci-après possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant entièrement ou partiellement de l'autorité législative du Parlement du Canada, ou par une compagnie exploitant un chemin de fer qui relève en totalité ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, que ce droit de propriété, de contrôle ou d'exploitation en premier lieu mentionné soit acquis ou exercé par achat, bail, convention ou de toute autre manière, ou qu'il soit acquis ou exercé sous l'autorité du Parlement du Canada, sous l'autorité de la législature d'une province, ou de quelque autre manière que ce soit; et tout chemin de fer en totalité ou en partie, présentement ou ci-après ainsi possédé, contrôlé, loué ou exploité ,doit être réputé et est par la présente loi déclaré une entreprise d'utilité publique pour le Canada. 8-9 E. VII, c. 32, a. 11, mod.

Ce paragraphe a été inséré dans le projet de loi dans cette Chambre; mais quand il fut transmis au Sénat, celui-ci le retrancha. Le comité spécial l'y inséra de nouveau. On l'a inséré au bill afin de l'appliquer au chemin de fer central de Québec, dans la province de Québec, autorisé par le gouvernement provincial et se trouvant naturellement sous la juridiction de ce dernier gouvernement, et qui a été affermé pour 99 ans par la compagnie du Pacifique-Canadien. Il en résulte qu'un tronçon de ce réseau, en ce qui concerne l'exploitation, est soumis à la juridiction du gouvernement provincial, encore que réellement il fasse partie intégrante du réseau du Pacifique-Canadien. L'article à l'étude a pour objet de faire passer ce chemin de fer qui est pour ainsi dire la propriété du Pacifique-Canadien, sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Les représentants des employés à Ottawa tiennent beaucoup à ce qu'on y insère cette disposition pour la protection des employés. En outre il s'agit de soumettre les tarifs des marchandises à la juridiction des commissairss des chemins de fer.

M. BUREAU: Je ne sache pas que cet amendement ait été soumis aux députés. L'objectif visé par l'amendement est excellent, mais il importe d'étudier ce texte dans

sa rédaction actuelle. Il est possible que lorsque nous en viendrons à étudier ce texte, nous constations que l'intention du législateur, au sens que nous attribuons à ce terme dans nos discussions parlementaires ne soit pas appliquée. On a dû formuler quelque objection contre ce paragraphe, puisque le Sénat a refusé de l'insérer, il y a quelques années. J'ignore les raisons alléguées en faveur de son rejet.

M. MOWAT: Le Sénat dit que le droit constitutionnel du Parlement de déclarer ainsi de façon générale que chaque chemin de fer est censé d'utilité générale au Canada peut être révoqué en doute. Le Sénat ajoute que l'empiétement sur les droits provinciaux se rattache aussi à cette question et qu'une compagnie de chemin de fer a toujours la faculté de s'adresser au Parlement pour qu'il déclare l'entreprise œuvre d'utilité générale au Canada. A mon avis, l'article adopté par cette Chambre en 1917 et dont le ministre nous a donné lecture, exprime parfaitement le vœu des employés de chemins de fer. Voici un chemin de fer provincial mis en service par la compagnie du Pacifique-Canadien; le personnel s'est habitué sans difficulté aux règlements de la compagnie et voilà que soudain on l'annexe à son insu, à un chemin de fer provincial, où il peut exister des règlements différents touchant les barres d'appui, la hauteur des ponts et tout ce qui constitue une protection pour les employés. Ils ne désirent pas que pareille différence existe entre les deux chemins de fer. Ils désirent que le chemin de fer provincial qui en réalité est le Pacifique-Canadien, demeure sous la juridiction de la commission des chemins de fer. A mon avis, rien ne s'oppose à la remise en vigueur de la disposition adoptée par cette Chambre en 1917. Il faudrait faire observer au Sénat qu'il n'a pas envisagé la question sous l'angle voulu, c'est-à-dire comme je viens de le dire, qu'il faut l'uniformité des règlements relatifs à l'exploitation, si l'on veut assurer la sécurité du personnel.

M. BUREAU: Je tiens à ce qu'on ne se méprenne pas sur mon attitude. Je ne m'oppose pas à l'amendement; mais je prétends qu'un texte de cette longueur devrait être soumis aux députés, afin qu'ils puissent l'étudier à loisir.

L'hon. M. REID: L'honorable député siégeait ici, il y a trois ans, lorsque nous avons débattu cet article à fond et je n'ai pas cru qu'il soulèverait d'objection.

M. BUREAU: Il ne s'agit pas seulement de cet article: le comité spécial, paraît-il, a adopté certains amendements qui seront soumis à ce comité. N'étant pas membres du comité spécial, nous n'avons pas été en lieu d'étudier ces articles. Je ne m'oppose pas à l'adoption de l'article à l'étude, encore que, à mon avis, la sécurité du personnel ne soit pas mieux assurée qu'elle ne l'est par la loi des chemins de fer de Québec. Je ne saurais dire si l'article à l'étude est calqué sur la loi de Québec ou si la disposition de cette dernière loi est empruntée à ce texte-ci, mais ils sont similaires.

L'hon. M. REID: Il existe pour la protection des employés des règlements uniformes se rattachant à l'exploitation de tout le réseau du Pacifique-Canadien.

M. BUREAU: Je le sais. Je ne m'y oppose point.

L'hon. M. REID: Les représentants des employés disent que les règlements sont différents sur la ligne en question.

M. BUREAU: C'est possible; mais la loi provinciale leur accorde le même recours que la loi fédérale.

M. NESBITT: En 1917, nous voulions les mettre également sous la juridiction de la commission des chemins de fer en ce qui concernait les tarifs.

M. BUREAU: Je dis seulement que nous devrions recevoir une copie de ces amendements avant qu'on nous demande de les adopter.

M. ARMSTRONG: Les représentants de toutes les associations fraternelles des chemins de fer ont demandé instamment d'insérer cet amendement dans le bill. Ils ont appelé l'attention sur le fait que le Quebec Central n'est pas sous le contrôle de la commission des chemins de fer et ils étaient très désireux que les employés à l'exploitation de la ligne soient placés dans la même position que les autres employés de chemins de fer au Canada.

M. BUREAU: Cela ne répond pas à ma demande d'avoir la possibilité d'examiner ces amendements avant leur adoption. J'ai une confiance absolue au comité spécial, mais je suis comme saint Thomas—j'aimerais bien voir.

L'hon. M. REID: L'honorable député désire-t-il voir l'amendement?

M. BUREAU: Oui, je voudrais avoir le temps de l'examiner à tête reposée.

L'hon. M. REID: Je vais envoyer l'amendement à l'honorable député.

M. McKENZIE: Cela signifie-t-il que nous plaçons une ligne de chemin de fer

exclusivement provinciale sous le contrôle de la commission des chemins de fer? Prenons, par exemple, la ligne entre Sydney et Louisburg qui a été construite par la Dominion Iron and Steel Company en vertu de sa charte de la législature provinciale. Elle exploite la ligne jusqu'à un certain point comme chemin de fer à l'usage des voyageurs, mais en grande partie pour le trafic de marchandises. Plaçons-nous cette ligne sous la direction de la commission des chemins de fer?

L'hon. M. REID: Le chemin de fer dont parle l'honorable député ne tomberait pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer, à moins que, par exemple, le Pacifique-Canadien ne l'achète et qu'il ne soit déclaré d'intérêt général au Canada. Cet amendement ne lui sera pas applicable tant que la ligne ne fera pas partie d'un réseau complet. La raison qui a motivé cet amendement, c'est qu'on a exprimé des doutes judiciaires au sujet de savoir si la commission des chemins de fer avait juridiction dans un cas semblable. Si nous adoptons le paragraphe, cela donne juridiction à la commission des chemins de fer après l'achat ou la location de la ligne. . .

M. MORPHY: Ou son exploitation.

L'hon. M. REID: . . .ou si elle est dirigée ou exploitée par un réseau complet de chemins de fer. Alors, la juridiction de la commission des chemins de fer s'étend à cette ligne, si la commission a juridiction sur la ligne principale.

M. BUREAU: Cet amendement stipule que si une ligne provinciale est louée, achetée ou devient la propriété—je n'ai pas d'objection à ce qu'elle devienne la propriété—d'une compagnie qui est en totalité ou en partie sous la juridiction fédérale, cette ligne tombe sous cette juridiction. Mais à l'expiration du bail elle reste sous la juridiction fédérale et c'est à quoi je m'oppose. Pourquoi ne pas ajouter: "Restera sous la juridiction fédérale tant que durera la location ou la convention"? Il me semble que ce serait préférable. Prenez le chemin de fer du Saint-Maurice entre Shawinigan et Trois-Rivières. Supposons qu'il soit loué par le Pacifique-Canadien, bien qu'incorporé par la législature provinciale, cette ligne resterait sous la juridiction fédérale après que la location aurait expiré et que le Pacifique-Canadien en aurait abandonné le contrôle.

L'hon. M. REID: Il faut que le chemin de fer soit reconnu d'utilité générale pour le Canada et soit placé sous la juridiction de la commission des chemins de fer, quand il est transféré par achat ou location.

M. BUREAU: Par achat, c'est parfait.

L'hon. M. REID: Quand des chemins de fer sont exploités comme faisant partie d'un réseau complet ou qu'ils sont en rapport entre eux, il est préférable, dans tous les cas, qu'ils soient sous une seule juridiction. On pourrait trouver à redire pour laisser la ligne retourner sous la juridiction provinciale à la fin de la convention ou de la location, mais je ne pense pas que ce serait dans l'intérêt de la ligne ou de ses employés; par conséquent, je préférerais laisser l'amendement tel qu'il est.

M. BUREAU: Je me souviens d'une tentative que j'ai faite pour incorporer un chemin de fer situé dans les limites exclusives d'une province, mais le Gouvernement déclara: "Non, nous ne voulons pas incorporer une ligne semblable". Si une ligne de chemin de fer est incorporée par la législature, j'admets que pour obtenir une meilleure exploitation, il est préférable de la placer sous le contrôle fédéral, pendant qu'elle est exploitée comme partie d'un autre réseau placé lui-même sous le contrôle fédéral. Mais, quand la location a pris fin, pourquoi forcerions-nous les propriétaires à rester dans cette position? Pourquoi ne reviendraient-ils pas à la juridiction première en vertu de laquelle ils ont été incorporés?

L'hon. M. REID: Pour le cas qui nous occupe, cela ne changerait rien, pour la bonne raison que la durée du bail est fixée à 999 ans. Mais il n'est pas certain, toutefois, qu'un chemin de fer sera affermé à long terme. Il est assez rare qu'une ligne de chemin de fer soit affermée pour quelques années seulement.

M. BUREAU: Mais vous légiférez pour tous les chemins de fer.

L'hon. M. REID: J'en conviens.

M. BUREAU: Si le projet de loi vise particulièrement le Québec-Central, qu'on le dise. Mais si la loi doit s'appliquer à tous les chemins de fer, nous ne devrions pas forcer une voie ferrée, qui peut être affermée pour un certain temps à un réseau plus étendu, à demeurer sous la juridiction du pouvoir fédéral après l'expiration du bail, ou lorsque la raison pour laquelle elle a été placée sous la juridiction du Gouvernement fédéral cesse d'exister.

M. NESBITT: Supposons que vous habitiez sur le parcours d'un embranchement qui ne pourrait être exploité, sans être raccordé à une ligne directe; si l'administra-

tion de l'embranchement exigeait de vous pour le transport des marchandises sur une distance de 10 milles des tarifs plus élevés que la ligne principale, qui, elle, dépend du pouvoir fédéral, pour un trajet de 1,000 milles, que direz-vous dans ce cas-là?

M. BUREAU: Je porterais l'affaire devant la commission des chemins de fer et je ferais réduire les tarifs. Nous ne possédons pas le monopole de la sagesse pour que nous prenions sur nous de légiférer au nom des gens qui ont organisé ces compagnies et placé leurs fonds dans ces entreprises, en leur disant qu'ils se sont trompés et que s'ils consentent à relier leurs voies ferrées pour un certain temps avec des lignes possédant des chartes fédérales, elles devront rester à jamais sous la juridiction du pouvoir fédéral. Cela ne me dit rien qui vaille. A l'expiration de leur bail avec une ligne principale, les propriétaires d'une ligne d'embranchement devraient être en mesure de retourner à l'ancienne situation, s'ils le désirent.

M. MORPHY: L'honorable député oublie un aspect de la question qui est plutôt de nature à démolir son raisonnement. Les employés des lignes principales de chemin de fer tiennent à ce que les lignes tributaires qui sont acquises, soient pourvues des mêmes appareils, outillage et moyens de protection et qu'elles soient soumises aux mêmes règlements généreux concernant la sécurité des ouvriers, que les grands réseaux. On m'assure que nombre d'accidents sont dus au manque d'uniformité de l'outillage, des freins et autres appareils d'accouplement, qui existe entre les petites lignes et les grands réseaux de chemin de fer. Si à l'expiration d'un bail de dix ans, par exemple, une ligne locale cesse d'être soumise aux règlements de la commission des chemins de fer, et a le droit d'utiliser l'outillage et les moyens de protection que l'administration jugera à propos d'employer, le Parlement se trouvera en face des difficultés que nous voulons éviter par l'article en question, c'est-à-dire le manque d'uniformité dans le type des appareils destinés à assurer la protection des employés de la voie ferrée. A défaut d'autre raison, celle-là me suffit pour déclarer qu'un réseau de chemin de fer devrait toujours rester sous la juridiction de la commission des chemins de fer une fois qu'il y est.

M. BUREAU: Je prétends qu'une législature provinciale est aussi prudente que le Parlement fédéral et que les députés à l'assemblée législative sont tout aussi bien que nous en mesure d'adopter des lois et des règlements pour assurer la protection voulue aux citoyens. Si une compagnie détenant une charte provinciale décide de passer une convention avec une compagnie plus puissante et possédant une charte fédérale, il est juste qu'elle tombe sous la juridiction du pouvoir fédéral pour les questions de cette nature tant que la convention est en vigueur. Or, pourquoi irions-nous empêcher des citoyens de suivre leur inclination et leur désir après l'expiration du bail? S'il est nécessaire de recourir aux bons offices de la commission des chemins de fer ou au pouvoir fédéral pour assurer la vie des employés de chemin de fer, alors qu'on n'invoque plus le droit des provinces d'adopter des lois concernant les voies ferrées. Voilà à quoi se résume le raisonnement que fait valoir mon honorable ami (M. Morphy).

M. MORPHY: Il y a passablement de différence entre une voie ferrée locale détenant une charte fort limitée et un chemin de fer fédéral jouissant de pouvoirs très étendus. Une voie ferrée détenant une charte provinciale n'a pas le pouvoir de forcer une compagnie fédérale à adopter un outillage au sien; il est donc nécessaire d'avoir un pouvoir souverain pour mettre en vigueur l'uniformité des appareils de protection sur tous les chemins de fer.

Un gouvernement provincial peut être le mieux disposé du monde en faveur des employés de chemin de fer, mais il n'a pas juridiction sur les chemins de fer exploités en vertu d'une charte fédérale. Un gouvernement provincial pourrait adopter des lois de chemin de fer aussi avancées que le Gouvernement fédéral; cependant, il pourrait adopter des appareils de protection bien différents de ceux qui sont en usage sur les voies ferrées sous la juridiction du pouvoir fédéral, ce qui équivaudrait à mettre la charrue avant les bœufs; les petits chemins de fer tenteraient d'opposer leur outillage à celui des grands réseaux qui serait également très bon. Pour moi, le nœud de la situation réside dans l'uniformité de l'outillage de nos voies ferrées, et le pouvoir souverain de l'imposer devrait être laissé aux mains du pouvoir fédéral par l'intermédiaire de la commission des chemins de fer.

M. McKENZIE: Pour moi, la question que soulève mon honorable ami (M. Bureau) est très claire. Je suppose que le Gouvernement n'a pas l'intention d'intervenir en aucune façon relativement à la juridiction que possèdent les provinces sur les chemins de fer provinciaux.

Dans le cas où le Pacifique-Canadien, par exemple, deviendrait partie d'un réseau ayant appartenu à des particuliers, rien ne s'oppose à ce que ce réseau soit soumis à l'autorité de la commission; mais le représentant de Trois-Rivières est d'avis que, le bail expiré, la compagnie devrait pouvoir revenir à son état antérieur, sans que nous y mettions d'empêchement. Que nos lois soient faites de manière à ce qu'une compagnie puisse revenir à son ancienne juridiction lorsque l'acte qui a créé l'autre cesse de produire son effet.

M. NICHOLSON (Algoma): Le point qu'a soulevé le représentant de Perth-Nord (M. Morphy) importe souverainement à tous les employés de chemins de fer du pays en ce qui regarde les appareils de sûreté. Malgré tout ce que l'on peut dire de la valeur des mesures prises par une législation provinciale à l'égard de ces appareils, on ne peut parvenir à l'uniformité lorsque neuf provinces traitent la même affaire. Il est essentiel qu'il y ait de l'uniformité dans les appareils dont les wagons à marchandises ou à voyageurs sont munis. Un exemple fera mieux comprendre ma pensée, et je citerai le cas de l'un des appareils que l'on trouve sur les wagons à marchandises de tous les chemins de fer canadiens ou américains soumis à l'autorité de la commission des chemins de fer chez nous et de la commission du commerce entre Etats chez nos voisins; je veux dire les poignées dont les fourgons sont munis. L'accoutumance est vite prise, et un employé, même la nuit, trouve à coup sûr la poignée qui l'empêchera de glisser sous les roues de la voiture où il se trouve.

On ne peut, je le répète, obtenir l'uniformité à moins que la direction elle-même soit uniforme. Les employés de chemins de fer ont dès longtemps demandé que la loi à cet égard donne à la commission le droit de se prononcer en la matière. Ils n'entendent pas gêner l'action des provinces sur leurs propres lignes, mais ils veulent que l'autorité supérieure domine celle qui est de moindre importance.

M. BOYS: J'approuve entièrement ce que vient de dire mon honorable ami (M. Nicholson). C'est précisément la chose qu'il mentionne qui a donné lieu à l'amendement. En 1913, une plainte a été portée devant la commission. Il s'agissait du Québec-Central, affermé au Pacifique-Canadien par un bail de 999 ans. On demandait d'établir l'uniformité des appareils, des dispositifs, et ainsi de suite.

Ce que l'on a fait ici, ç'a été de faire déclarer dans la loi que, dans le cas d'une ligne provinciale possédée, dirigée, louée ou exploitée par une compagnie soumise, partiellement ou totalement, à l'autorité législative du Parlement fédéral, la compagnie provinciale sera de même soumise aux dispositions de la loi des chemins de fer et à la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. De cette façon sera obtenue l'uniformité de ces appareils. Si l'on adoptait la proposition de l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) et qu'à l'expiration du bail la compagnie fût de nouveau soumise aux règlements en cours dans une province, il est à peu près certain que des malheurs en seraient la conséquence. La disposition actuelle n'a pas d'autre but que d'offrir une protection aux employés de chemins de fer.

M. BUREAU: Prenez le cas, par exemple, d'une ligne exploitée ensemble avec une autre de plus grande importance, celle du Québec-Central, entre autres, dont le matériel est le même que celui du Pacifique-Canadien. On ne pourrait attacher les wagons du Québec-Central à ceux du Pacifique-Canadien sans cette similitude. Une différence de matériel restreindrait les affaires de la compagnie et la mènerait sûrement à la ruine. L'intérêt de son trafic l'obligerait à une similitude de l'appareillage. Une compagnie ne peut s'abstenir de se procurer les appareils les plus nouveaux si elle ne veut se détruire elle-même.

M. BOYS: Nous n'avons pas à nous préoccuper du Québec-Central, puisque le Pacifique-Canadien l'a pris à bail pour 999 ans, et il continuera d'être exploité par cette compagnie.

M. BUREAU: Je m'oppose en principe à ce que nous imposions à une compagnie une direction plutôt qu'une autre. Celle qui est présentement soumise ne devrait point aller au delà de l'époque mentionnée par la convention. Si une compagnie est soumise à l'autorité législative d'une province, qu'elle le demeure; mais, si elle se fusionne avec une compagnie tenant sa charte de l'autorité fédérale, je veux bien que, pendant la durée de ce fusionnement, elle soit soumise à notre juridiction. Une fois cependant que la convention a pris fin, pourquoi imposer à cette compagnie une autorité qui peut-être ne lui conviendrait pas?

M. NESBITT: La compagnie peut toujours s'adresser au Parlement fédéral et obtenir de lui qu'il mette un terme à l'abus dont elle souffre.

M. BUREAU: Pourquoi la forcer à cette démarche?

M. NESBITT: Elle pourrait y gagner.

M. BUREAU: Nous ne sommes pas ici pour nous demander ce qui pourrait bien être avantageux à des gens qui sont présumés s'occuper eux-mêmes de leurs intérêts quand ils sont constitués en société. La question dont il s'agit concerne les intérêts futurs de gens qui ne sont liés par aucune convention. Quand le terme prévu dans cette convention sera arrivé, ces gens-là resteront dans un état comportant des obligations auxquelles ils ne voulaient pas se soumettre avant de faire cette convention, et qui leur furent imposés par cette convention même.

M. NESBITT: Nous ne leur avons rien imposé.

M. McKENZIE: Ne serait-il pas possible de modifier le texte? Les mots qui prêtent à objection sont ceux-ci: "D'intérêt général pour le Canada." Si une propriété est située en entier dans une province, et qu'elle soit déclarée "intérêt général pour le Canada", si peu importante qu'elle puisse être, il serait étrange qu'on fût obligé de revenir un jour demander au Parlement de faire une loi déclarant qu'elle n'est pas "d'intérêt général", et pourtant, il n'y aurait pas d'autre moyen que celui-là de rétablir la situation telle qu'elle était auparavant. Oui, elle serait bien étrange la loi que cette Chambre adopterait pour déclarer qu'une certaine propriété n'est pas "d'intérêt général." Si l'on décrétait que tant que cette ligne sera ainsi exploitée elle sera soumise à l'autorité de la commission, quand le propriétaire en reprendrait possession, il se trouverait soustrait, par le fait même, à cette autorité, et alors on obtiendrait le même effet; mais la propriété n'aurait pas été déclarée assujettie pour jamais à la juridiction fédérale.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

M. MACKIE (Edmonton): Je voudrais traiter un sujet qui relève plutôt de l'article 8. Ne comprenant pas bien la procédure du comité, j'ai laissé passer cet article et il a été adopté. Il me faut donc maintenant demander la permission de dire ce que j'avais à dire.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas d'objection.

(Le comité revient à l'étude de l'article 8).

Sur l'article 8 (chemins de fer provinciaux se raccordant à des chemins de fer fédéraux ou les croisant).

M. MACKIE (Edmonton): A l'occasion de cet article, il y a lieu de traiter la question des passages à niveau. Il peut survenir des cas—de fait il en est survenu un—où les passages à niveau et leur définition soient une source de difficulté. Par exemple, une compagnie de chemin de fer détenant une charte provinciale suit un certain tracé et une autre compagnie détenant une charte fédérale en suit un qui croise le premier à certain endroit, comme cela arrive aujourd'hui dans l'Alberta pour le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien. Les lignes de ces deux compagnies se croisant ou se rapprochant, à certains endroits, la question des passages à niveau a fini par provoquer entre elles un litige qui a été décidé par un seul juge. Cette décision n'ayant cependant pas pour effet de lier définitivement les parties, il peut être avantageux au comité de définir plus clairement les mots "passage à niveau" et d'étendre le sens de la définition aux cas de lignes non exploitées. Voici ce qu'a dit le juge dans la cause qui a été plaidée devant lui:

> Je ne crois pas que cet article s'applique au présent cas. La preuve me paraît établir qu'il s'agit de deux compagnies réclamant le droit de construire sur le même terrain alloué à titre de droit de passage, et de construire à des niveaux différents; que la "réunion" d'un chemin de fer à un autre signifie "réunion" sur le même niveau, afin de permettre le passage des wagons d'une voie à l'autre, et que le mot "passage" signifie le passage de la voie d'une compagnie sur, au-dessus ou au-dessous de la voie d'une autre en se rencontrant à n'importe quel angle, pour continuer à ce même angle jusque de l'autre côté de la voie traversée, et quitter immédiatement la voie traversée.

Voici le point qui fut soumis au tribunal: "Peut-il être question de croiser à niveau une voie quelconque, étant donné que ni l'une ni l'autre compagnie de chemin de fer n'a songé à construire ou à exploiter de ligne?" Le juge a conclu qu'il s'agissait tout simplement de savoir si une charte fédérale a priorité sur une charte provinciale. Voici ce qu'il a dit:

> Pour exprimer une opinion concrète, j'ajouterai que le Parlement fédéral a un pouvoir législatif exclusif au sujet de la compagnie du Pacifique-Canadien, qui est la compagnie défenderesse, et que la législature de l'Alberta a un pouvoir législatif exclusif par rapport à la compagnie du Nord-Ouest-Canadien, qui est la compagnie demanderesse.
>
> Ces corps législatifs, bien qu'exerçant chacun des pouvoirs apparemment exclusifs, ont conféré aux compagnies que chacun d'eux a créées des pouvoirs égaux en apparence, et un conflit s'est produit.

L'arrêt du tribunal a été que là où les droits conférés par deux autorités différentes viennent en conflit, comme dans le

présent cas, les pouvoirs accordés par le parlement fédéral prédominent. Je soumets que l'article devrait être modifié afin d'exprimer clairement que, lorsqu'un chemin de fer a obtenu des pouvoirs de diverses sources et qu'un conflit se produit, les pouvoirs conférés par le parlement fédéral auront le pas sur ceux qu'une autre autorité législative aura accordés.

M. MORPHY: A mon avis, l'article le décrète déjà.

M. NESBITT: C'était notre intention.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Il la décrète peut-être, mais je ne le vois pas, et je serai bien aise qu'un membre du comité des chemins de fer m'indique où se trouve cette disposition.

M. MORPHY: Le paragraphe "a" de l'article 8 s'applique à l'objection soulevée par l'honorable député, et je voudrais que celui-ci m'indiquât en quoi ce paragraphe est défectueux.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

VISITE DU PRINCE DE GALLES POUR L'INAUGURATION DE L'EDIFICE DU PARLEMENT.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): J'ai l'honneur de donner communication du message suivant de Sa Majesté le roi à Son Excellence le Gouverneur général:

Je suis bien aise de vous apprendre que le prince de Galles, avec mon entière approbation, visitera le Canada, cette année, et quittera l'Angleterre au mois d'août. Il ouvrira le nouvel édifice du Parlement à Ottawa.

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

Reprise de la séance.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Le représentant de Perth-Nord dit que l'article 8 s'applique à l'objet en discussion. En voici le texte:

Tout chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale de la législature d'une province, et qui se relie ou peut ultérieurement se relier à un chemin de fer, ou qui croise ou peut ultérieurement croiser un chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada.

...et le reste. Aux termes de cet article, on suppose que le chemin de fer est exploité ou construit, en entier ou partiellement. L'article ne s'applique pas aux voies ferrées qui sont encore à l'état de projets. Voici le cas dont je m'occupe. Une compagnie de chemin de fer obtient de la province une charte à la faveur de la loi provinciale, et elle fait tous les préparatifs nécessaires pour la construction de sa voie. Une autre compagnie est constituée en corporation sous le régime de la loi fédérale, et elle se conforme aussi aux exigences avant d'établir sa ligne. Une compagnie se met à construire et empiète sur le terrain ou le tracé que l'autre compagnie, que nous appellerons la demanderesse, se propose d'exploiter aux termes de la charte provinciale. Il y a conflit entre les deux compagnies. Les tracés se croisent ici et là, et à un endroit, la compagnie défenderesse suit exactement le même parcours que la compagnie demanderesse avait en vue. Dans ce cas, celle-ci demande une injonction pour empêcher l'autre de construire sa voie d'après le tracé projeté, parce que la demanderesse prétend avoir des pouvoirs exclusifs, grâce à la charte provinciale. La défenderesse soutient qu'elle a le droit absolu de construire sa ligne où bon lui semble, vu qu'elle détient ses pouvoirs du parlement fédéral. La défenderesse dit: Vous n'avez rien fait; j'ai commencé la première et j'ai le droit d'avoir le pays, nonobstant le conflit de nos pouvoirs réciproques. Prenons l'affaire soumise aux tribunaux de l'Alberta, dans laquelle le Nord-Canadien demande une injonction contre le Pacifique-Canadien. L'article 227 de l'ancienne loi décrète:

Il ne peut être effectué aucun croisement ni raccordement de lignes ou de voies de chemins de fer appartenant à différentes compagnies qu'elles relèvent du Parlement du Canada ou non, tant que la permission n'en a pas été obtenue de la commission, ainsi que prescrit ci-après.

Dans cette affaire, l'arrêt déclare:

A mon avis, cet article n'a pas d'application dans la présente cause. Il me semble que la preuve établit qu'en somme les deux compagnies réclament le droit de construire sur le même terrain et ce, à des niveaux différents.

"Raccorder" signifie que la voie en rejoint une autre au même niveau, et "croiser" veut dire le passage d'une voie au-dessus ou au-dessous d'une autre, par une rencontre survenant à un angle quelconque et ne s'étendant que la distance voulue pour passer d'un côté à l'autre de la voie à cet angle. Le jugement continue:

La conclusion à tirer est, ce me semble, que la législation fédérale sur les chemins de fer, au moins dans ce domaine et parlant en termes généraux, l'emporte primâ facie sur la législation provinciale; que le Parlement, en légiférant au sujet de chemins de fer fédéraux, peut,

en tant que l'exigent raisonnablement les fins de sa législation, imposer des obligations à un chemin de fer provincial; que, dans les cas où le Parlement a légiféré au sujet d'un chemin de fer fédéral—et la loi des chemins de fer et la charte de la compagnie défenderesse constituent en l'espèce une législation,—une législature provinciale ne peut déroger à la loi ainsi établie; et conséquemment, si j'eusse jugé nécessaire pour décider les questions que soulève la présente poursuite de formuler une opinion sur l'article 227 de la loi (fédérale) des chemins de fer ayant trait aux croisements et aux raccordements, mon prononcé eût été que le Parlement fédéral était dans ses droits et que l'article se rapportait et s'appliquait à un chemin de fer provincial.

J'ai dit qu'il me semblait, parlant en termes généraux, que les droits d'un chemin de fer fédéral l'emportaient *primâ facie* sur ceux d'un chemin de fer provincial; ce que je désire faire entendre, c'est que, toutes choses égales d'ailleurs, la prédominance de ces droits ne peut être mise en doute, sauf que l'histoire subséquente de l'un ou de l'autre chemin de fer est susceptible de donner au chemin de fer provincial des titres auxquels il ne saurait être mis obstacle, si tant est que cela soit possible, que dans une mesure restreinte.

Le juge Idington fait observer dans un de ses jugements:

Le Parlement fédéral ayant, en vertu de ses pouvoirs exclusifs concernant les sujets mentionnés à l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, créé une corporation et par suite conféré à une ou plusieurs personnes le pouvoir de construire ou de faire construire un chemin de fer, celui-ci ne peut être croisé par un autre chemin de fer qui n'est, avec ses ouvrages, que le produit de pouvoirs en quelque sorte analogues que l'article 92 donne aux législatures provinciales en ce qui concerne "les entreprises et ouvrages locaux."

J'avoue respectueusement ne pouvoir comprendre comment un pouvoir prédominant aussi explicite et aussi exclusif que celui que la constitution confère au Parlement du Canada, nonobstant l'autorité soi-disant exclusive qui est subordonnément accordée à la province, puisse être en aucun cas diminué, encore moins effacé de l'Acte, sous prétexte que ce pouvoir est apparemment incompatible avec le pouvoir conféré à la province. S'il devient nécessaire d'écarter un pouvoir, c'est bien le pouvoir subséquent et subordonné qui doit disparaître, pour ainsi dire, afin de laisser au pouvoir antérieur et souverain son plein effet.

Et, voici la conclusion de ce jugement:

Je suis conséquemment d'avis que la compagnie demanderesse, au moins dans l'état actuel où elle se présente avec un chemin de fer qui n'est pas encore construit, ne peut aucunement mettre obstacle à la construction du chemin de fer de la compagnie défenderesse.

Il semblerait que la même difficulté existe quand ni l'un ni l'autre des chemins de fer ne sont construits. C'est la décision qu'a rendue un juge de l'Alberta. Mais, cela ne tranche pas définitivement le différend. Au lieu d'occasionner des procès à ce sujet, je demande au Parlement de statuer clairement, dans le présent article ou un autre, que là où survient un conflit entre le Gouvernement fédéral et une législature provinciale relativement à l'octroi de pouvoirs à des compagnies de chemins de fer qui ne sont pas encore construits et mis en exploitation, l'autorisation émanant du Parlement fédéral l'emportera sur le pouvoir accordé par la législature. Voilà à quoi se borne toute la question qui a fait l'objet de tant de litiges.

On s'explique facilement comment il peut arriver qu'une compagnie possédant une charte fédérale obtienne, même lorsqu'il lui faut s'adresser à la commission, la permission de croiser un chemin où il est projeté de construire une ligne de chemin de fer, sans que le gouvernement fédéral sache qu'une législature provinciale a également autorisé une autre compagnie à passer sur le même terrain. Pourquoi ne pas prévenir les conflits dans les cas de cette espèce? L'article 8, et tous ceux qui s'y rattachent, ne concernent que les chemins de fer en exploitation ou construits, ou en tout cas sur lesquels des travaux de construction ou d'exploitation ont été commencés.

Je crois donc avoir ainsi répondu à l'objection de l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy), et j'espère avoir présenté clairement le point que je soulève.

M. MORPHY: Je n'y vois pas encore très clair, et je compte bien convaincre mon honorable ami que le projet de loi satisfait complètement à ses exigences. Sans citer de nouveau l'article 8, j'en lirai simplement les premiers mots: "Tout chemin de fer". Il n'est pas dit "tout chemin de fer construit". Quant au sens de "chemin de fer", nous le trouvons à la clause interprétative de l'article 2, paragraphe 21, qui donne la définition suivante:

"Chemin de fer" signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter...

Non pas un chemin de fer construit ou en exploitation, ainsi que le prétent mon honorable ami, non plus qu'un chemin de fer partiellement construit ou partiellement en exploitation, mais tout chemin de fer dont la construction est autorisée.

M. MACKIE: En vertu de la présente loi?

M. MORPHY: Oui, en vertu de la présente loi.

...et comprend tous embranchements, voies d'extension, voies latérales, dépôts, quais...

Etc. L'article 8 stipule que la juridiction fédérale est au-dessus de la juridiction pro-

vinciale. Il est d'ordre général et s'applique à tous les chemins de fer possédant une charte provinciale ou fédérale, qu'ils soient construits ou non. Cet article me paraît si clair que je ne conçois pas qu'un tribunal éprouve la moindre difficulté à l'interpréter.

M. MACKIE (Edmonton): La définition de l'expression "chemin de fer" a-t-elle été modifiée depuis la loi de l'année dernière?

M. MORPHY: Si aucun juge a rendu la décision dont parle l'honorable député, je crois qu'il l'a fait sans avoir consulté la clause des définitions. Aucun juge n'aurait pu rendre une décision comme celle-là avec cet article tel qu'il est libellé.

Sur l'article 10 (commissaire en chef et commissaire en chef adjoint).

L'hon. M. REID propose:

Que l'article 10, paragraphe 2, lignes 1 et 2, soit amendé en rayant les mots "ou commissaire en chef adjoint" et en insérant un nouveau paragraphe entre les paragraphes 2 et 3 qui sera le paragraphe 2 (a):

Peut être nommé commissaire en chef adjoint quiconque est ou a été juge d'une cour Supérieure du Canada, ou d'une province du Canada, ou a exercé pendant au moins dix ans la profession d'avocat au barreau d'une de ces provinces, ou est "barrister" ou avocat d'une de ces provinces, et a rempli les fonctions de membre de la commission durant une période d'au moins dix ans."

Le but de la modification est simplement de dire qu'il est trouvé bon qu'une personne qui a été commissaire durant dix ans, bien qu'elle n'ait pas exercé la profession d'avocat durant dix ans, puisse être nommée commissaire en chef adjoint. Cela revient à dire que M. McLean peut être nommé à la position de commissaire en chef adjoint.

M. McMASTER: Je vois qu'à la 10e ligne vous dites "qui est "barrister" ou avocat, tandis qu'à le 9e ligne vous n'employez que le mot "barrister". Je crois qu'il vaudrait mieux dire "barrister" et "avocat" dans les deux endroits.

L'hon. M. REID: Je consens volontiers à ajouter le mot "avocat" à la 9e ligne.

M. McKENZIE: Pourquoi ajouter "avocat." Y a-t-il une différence entre "avocat" et "barrister"? Il n'en existe pas dans notre province.

L'hon. M. REID: Je n'en vois pas beaucoup l'utilité.

M. McMASTER: Vous employez le mot "avocat" à un endroit et "barrister" ou "avocat" dans l'autre. J'abonde dans le sens de mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie). "Barrister" et "avocat" veulent dire la même chose dans la province de Québec. Je proposerais de rayer le mot "avocat" ou de l'insérer dans les deux cas.

L'hon. M. REID: Je pense qu'il serait préférable de biffer le mot "ou avocat" à la 10e ligne. Je propose donc:

Que les mots "ou avocats" soient rayés.

(L'amendement est adopté.)

M. McKENZIE: Je ne saisis pas bien l'effet des dernières lignes:

...ou est avocat d'une de ces provinces et a rempli les fonctions de commissaire de la commission durant une période d'au moins dix ans.

Si vous arrêtez à "province" n'est-ce pas tout ce qu'il faut?

L'hon. M. REID: Je crois que ces mots ont été ajoutés parce que M. McLean n'a pas exercé la profession d'avocat durant dix ans. On ne pourrait donc le nommer commissaire en chef adjoint, mais si vous dites "qui est avocat" et qui a rempli pendant dix ans la fonction de commissaire, cela lui donnerait les qualités voulues au cas où il serait nommé commissaire adjoint. Il a été avocat probablement quatre ou cinq ans.

M. McKENZIE: Je ne connais pas M. McLean mais je m'oppose à ce que le Parlement fédéral adopte une loi pour convenir à un simple particulier. L'intention était, je crois, que la personne qui remplirait cette fonction devait avoir exercé la profession d'avocat durant dix ans ou être juge de la cour Supérieure.

L'hon. M. REID: M. McLean est l'un des commissaires dont les pouvoirs ont été renouvelés. Il a une expérience de dix ans en qualité de commissaire. Mais comme il n'a été avocat que trois ou quatre ans, il ne pourrait être nommé en vertu de la loi actuelle. Avant d'être nommé commissaire en chef, il lui faudrait avoir été avocat plus de dix ans. Il me paraît clair que d'avoir été avocat quatre ou cinq ans et commissaire dix ans, cela lui donnerait des titres égaux à un avocat de dix ans de pratique qui n'aurait pas les dix ans d'expérience de commissaire.

M. McKENZIE: Il pourrait bientôt se présenter des cas où certaines personnes réclameraient des droits créés par cet article et qu'on n'a jamais eu l'intention de leur accorder. Si un avocat a exercé sa profession durant dix ans, il a une bonne expérience. Nous nous écartons des qualitées exigées à l'origine pour ceux qui rem-

pliraient cette fonction, en disant que celui qui vient d'être reçu avocat peut occuper la même position qu'un juge de la cour Supérieure ou un avocat de dix ans de pratique.

L'hon. M. REID: Je dois admettre que l'on cherche à qualifier M. McLean pour le poste de commissaire en chef adjoint. Après tout, il doit être avocat. Il a pratiqué devant le Barreau durant de longues années; il fait partie de la Commission depuis dix ans et le commissaire en chef, ainsi que d'autres intéressés à la Commission, m'ont appris que M. McLean est vraiment un des meilleurs commissaires qui aient jamais été nommés. Je me laisse guider par le comité; mais, pour les raisons que je vous ai fait connaître, je serais heureux de voir adopter cet article. En sa qualité de commissaire, M. McLean a pratiquement rempli les offices d'un juge, et les conditions que nous imposons ici exigent, à mon avis, des aptitudes suffisantes pour le nommer au poste de commissaire en chef adjoint. Cependant, si le comité y est opposé, je vais rayer l'article.

M. McKENZIE: Je n'en parle plus. Je m'oppose à toute disposition spéciale destinée à créer un poste pour qui que ce soit, sauf en cas de très grande urgence.

M. MORPHY: Il me semble que si l'honorable leader de l'opposition connaissait M. McLean, il n'exprimerait pas d'objection. Il m'a été donné d'entendre l'opinion de feu le juge Mabee, alors qu'il était commissaire en chef, touchant M. McLean: il a déclaré, en somme, qu'il ne connaissait pas, sur tout le continent de l'Amérique du Nord, un seul qui fût son égal comme spécialiste sur les taux de chemins de fer. Le juge Mabee a dit que M. McLean était une véritable encyclopédie en cette matière, et que, sans lui, la Commission aurait rencontré des difficultés quasi insurmontables. Donc, bien que le principe général avancé par l'honorable leader de l'opposition soit parfaitement juste, voici le cas particulier d'un homme dont les talents remarquables sont reconnus par ses supérieurs et qui a plusieurs années d'expérience en qualité de membre de la commission. La disposition spéciale qu'on demande au bénéfice de M. McLean ne reviendra probablement jamais; et même si elle devait revenir, la nomination doit être faite par le Gouvernement et il ne s'ensuit pas qu'un homme va nécessairement l'obtenir simplement parce qu'il a dix ans d'état de service comme avocat.

M. McKENZIE: Je ne dis rien contre M. McLean. Je ne le reconnaîtrais pas si je le rencontrais dans la rue; d'ailleurs, c'est la première fois que j'en entends parler. Je regretterais beaucoup de mettre obstacle à son avancement ou de priver le pays de ses services. C'est contre le principe de la chose que je m'oppose; nous ne devons pas adopter une disposition spéciale pour nommer un homme à un poste de cette nature. Quelles que soient ses qualités on en trouvera toujours quantité d'autres, aussi bien doués, pour le remplacer.

M. CANNON: L'honorable député de Brome (M. McMaster) a proposé un amendement au sous-paragraphe 2 "a". Il me semble qu'à accepter sa suggestion, nous allons créer un malentendu pour ce qui regarde notre province. D'après les diplômes que nous recevons de nos universités, nous portons le titre d'"avocats" en français et d'"advocates" en anglais; nous ne sommes pas appelés "barristers".

L'hon. M. REID: C'est à la demande de l'honorable député de Brome que l'article a été modifié. Nous avons délibéré la question en comité, et pour la raison précisément qu'avance l'honorable député, le mot "advocate" a été inséré.

M. CANNON: Je ne cherche pas du tout à blâmer l'honorable député; je dis que je n'abonde pas dans le sens de l'honorable député de Brome. A mon idée, l'article devrait garder sa première forme et on pourrait l'améliorer par l'insertion du mot "avocat" partout où il manque.

L'hon. M. FIELDING: Je regrette que l'honorable député de Brome ne soit pas ici. A un certain endroit, on trouve les mots "barrister ou advocate", tandis qu'à un autre endroit, il y a le mot "barrister" tout seul. L'honorable député de Brome prétendait que, pour être conséquents, vous devriez mettre le mot "advocate" aux deux endroits.

L'hon. M. REID: Je propose que le mot "advocate" soit inséré aux deux endroits.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 26 (commissaires.)

L'hon. M. REID: Le paragraphe 2 du bill tel qu'il est arrivé du Sénat est maintenant le paragraphe 3. Il est ainsi conçu:

Le secrétaire reçoit un traitement annuel déterminé par le Gouverneur en conseil et n'excédant pas quatre mille dollars.

Le texte a été modifié et se lit maintenant comme suit :

Le traitement annuel qui peut de temps en temps être déterminé par le Gouverneur en conseil.

M. Cartwright est secrétaire de la Commission depuis la création de cette dernière, mais son traitement actuel, $4,000 ne peut être augmenté sans changer la loi.

On a déclaré au comité que le Gouvernement aimerait augmenter ses appointements annuels à cinq mille dollars. C'est la raison du changement. Nous ne pouvions, à l'alinéa, porter le montant à cinq mille dollars: il faudrait pour cela présenter une résolution.

M. SHEARD: Les fonctionnaires de cette commission sont-ils subordonnés à celle du service civil?

L'hon. M. REID: Non. Bon nombre des fonctionnaires sont des experts. Une partie du personnel, les commis et sténographes, sont réellement dans la même position que les fonctionnaires nommés par la commission du service civil; mais ce projet de loi ne les met pas sous la direction de la commission du service civil.

M. SHEARD: Quand on discuta la question de la nomination des spécialistes au nouveau ministère de l'Hygiène, on prétendit que de tels fonctionnaires devaient dépendre de la commission du service civil. Il me semble que tous les départements ne s'accordent pas, pour se soumettre à la commission, et voici un des cas en question.

(L'article, tel que modifié, est adopté.)

Sur l'article 40 (approbation de certains ouvrages après leur construction):

M. le PRESIDENT: Cet article fut modifié au comité par l'insertion, à sa fin, des mots suivants:

Mais si tel ouvrage affecte la sécurité du public ou des employés, nulle telle approbation ne sera donnée sans due signification et audition.

M. McKENZIE: Y a-t-il, au projet de loi, quelque définition des mots "due signification".

L'hon. M. REID: La commission peut en tout temps faire des règlements à la satisfaction des employés. A l'heure qu'il est, il faut un avis de quinze jours dans l'Ouest et de dix jours dans l'Est.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 155 (compagnies insolvables).

L'hon. M. REID: Le chef de l'opposition demandait quel serait l'effet de la loi des faillites sur cet article. L'alinéa "k" de l'article 2 de cette loi dit:

[L'hon. M. Reid.]

"Corporation" comprend toute compagnie constituée en corporation ou autorisée à exercer un commerce par ou sous l'empire d'une loi du Parlement du Canada ou de l'une quelconque des provinces du Canada, et toute compagnie constituée en corporation, en quelque lieu que ce soit qui a un bureau au Canada ou qui y poursuit ses opérations, mais ne comprend pas les sociétés de construction qui ont un capital-actions, ni les banques, caisses d'épargne, compagnies d'assurance, compagnies de fiducie, compagnies de prêt ou compagnies de chemin de fer.

De sorte que les compagnies de chemin de fer ne sont pas exceptées.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 179 (prohibition des modifications non autorisées).

L'hon. M. REID: Cet article tend à contraindre les compagnies de chemin de fer à dédommager leurs employés de toute perte résultant d'un changement dans la situation d'un point de division. L'article est rendu plus fort par les amendements que nous y insérerons. La Fraternité des employés de chemins de fer a cru que la terminologie sur le déplacement partiel d'un point de division n'était pas tout à fait suffisante. Je crois que l'article, tel que modifié, serait suffisant.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 210 (contrats anticipés):

M. MACKIE: Je propose la modification de l'article 210 par l'addition, après le mot "marché", à la cinquième ligne, des mots "ou un avis d'icelui par voie de caveat ou autrement". Car en Alberta, comme dans les autres provinces de l'Ouest, le seul mode d'obtenir enregistrement, c'est l'inscription d'un caveat. Cet amendement tend purement à faire face aux exigences de l'enregistrement dans les provinces de l'Ouest.

L'hon. M. REID: Les mots "ou un caveat dûment enregistré" ne suffiraient-ils pas?

M. MACKIE: L'enregistrement se fait des deux façons. Un avis peut être inscrit avec caveat ou non. Je préférerais donc l'amendement que j'ai proposé.

L'hon. M. REID: Je ne suis pas avocat; j'ignore que effet cela durait sur l'pplication de l'article; mais, comme profane, je ne vois pas comment cela important. Ce qui ne semble pas se lire bien, c'est la locution: "ou un avis d'icelui": L'honorable député, sans doute, sait ce que cela signifie en Alberta. Ce que j'avais à l'idée, c'est: "si ce contrat ou marché. . .".

M. MACKIE: Ou un avis d'icelui par opposition.

L'hon. M. REID: Je ne vois plus d'objection.

M. MORPHY: La loi des chemins de fer ne prévoit-elle pas la communication de cet avis d'opposition comme dit l'honorable député? Si elle le fait, la terminologie proposée est malheureuse. L'article semble en lui-même très clair et compréhensif.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Voici ce que dit la loi de l'Alberta: Une promesse de vente, une hypothèque ou une convention, de quelque nature qu'elle soit, à l'exception d'un transport absolu, ne peut pas être enregistrée autrement que par caveat. Ce caveat est rédigé et un avis dans ce genre-ci est déposé au bureau d'enregistrement: "Avis vous est donné qu'Untel déclare avoir une réclamation contre une certaine propriété, d'après une promesse de vente, ou en vertu d'une hypothèque ou n'importe quelle autre preuve documentaire."

Cet avis est déposé et c'est le seul moyen que nous ayons d'enregistrer les droits d'un individu à telle ou telle propriété. D'après cet article, tel qu'il est rédigé, nous n'avons aucun moyen de donner avis, à moins que l'on décrète que cet avis devra être donné par voie de caveat. Je ne vois pas pourquoi on hésiterait, puisque c'est la loi dans l'Alberta, dans la Saskatchewan et dans le Manitoba.

M. NESBITT: L'article dit: "si ce contrat ou marché". Ne s'ensuit-il pas que la convention devra être rédigée dans la forme prescrite par la province, sans qu'on ait besoin de la spécifier?

M. MACKIE (Edmonton-Est): Non. Quel que soit le genre de convention que l'individu puisse avoir, il ne peut pas la faire enregistrer. Il peut la déposer entre les mains du receveur d'enregistrement, s'il le désire, mais ce dernier ne l'enregistrera pas. La seule manière de la faire enregistrer, c'est de se conformer à la loi de la province, autrement dit, par avis de caveat, qui dit: "Avis vous est donné que je déclare avoir un intérêt dans telle ou telle propriété, en raison d'une promesse de vente faite à telle date entre M. Untel et M. Untel, et agissez en conséquence." Le receveur de l'enregistrement acceptera cet avis qu'il placera avec l'inscription dans les registres, contenant la description de la propriété en question. A partir de ce moment-là, personne ne peut négocier cette propriété sans que le receveur ne raye l'avis de caveat. Dans l'Alberta, c'est la seule manière dont une personne possédant un intérêt autre qu'un droit de propriété absolu, peut protéger ses intérêts.

M. MORPHY: Si c'est là la seule manière dont on puisse faire enregistrer un marché ou une convention, que signifie l'article qui dit simplement: "si tel contrat ou marché est dûment enregistré"? Si l'avis de caveat déposé au bureau du receveur constitue un acte d'enregistrement régulier, alors cet article est suffisant, puisqu'il parle d'un marché dûment enregistré.

L'hon. M. REID: Nous pourrions peut-être laisser l'article en suspens, en attendant.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je n'ai pas d'objection à ce que le rédacteur des lois examine l'amendement, et je suis sûr qu'il trouvera que la loi est telle que j'ai indiqué.

(L'article est laissé en suspens).

Sur les articles 215 et 217 (procédures d'expropriation):

M. MACKIE (Edmonton-Est): C'est à ma demande qu'on avait laissé cet article en suspens. C'était simplement parce que je désirais m'en servir pour discuter le paragraphe 13 de l'article 2. Le comité n'a pas accepté mes propositions relatives à ce paragraphe, aussi je n'ai plus de raison maintenant pour qu'ils restent en suspens.

(Les articles 215 et 217 sont adoptés).

Sur l'article 232 (appel de la sentence):

M. MACKIE (Edmonton-Est): Ce que je voulais faire remarquer touchant le 13e paragraphe de l'article 2, c'était qu'un juge, nommé arbitre et qui rend une décision ou donne une ordonnance dans des procédures prises relativement à l'arbitrage, agit comme une personne désignée et non pas comme juge du tribunal, et que si l'on en appelle de cette mesure interlocutoire, si je peux l'appeler ainsi, cela soulèverait un point de droit excessivement difficile. Mes explications n'ont pas pu convaincre le comité. Peut-être réussirai-je, en citant un jugement du tribunal. Dans la cause de Marsan contre la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, rapporté dans les comptes rendus judiciaires de l'Alberta de 1909, volume 2, page 43, le juge dit:

Attendu qu'il est demandé si oui ou non l'arrêt d'un juge qui est persona designata peut être porté en appel, vu la décision dans la cause du C.P.R. vs le Petit Séminaire de Sainte-Thérèse, depuis la promulgation de l'article 220 de la loi des chemins de fer.

Attendu qu'il est demandé si oui ou non un plaideur non satisfait qui a le droit d'en appeler, doit en appeler et n'est pas libre de soumettre le même litige à la cour d'une manière différente.

Le tribunal décide que lorsque le droit d'appel est douteux, et que le demandeur a donné avis qu'il en appellerait et en même temps intente une poursuite pour injonction, dans lequel cas il faut examiner la validité de la sentence dont on en appelle, le litige est régulièrement soumis au tribunal.

Deuxièmement, le même jugement dit:

Lorsque l'on a négligé de se conformer à la loi des chemins de fer le juge n'a pas juridiction et l'on peut empêcher la compagnie d'agir suivant le mandat accordé. Les mandats en question....

Il s'agit ici de mandats décernés pour la possession immédiate du terrain.

....si ces appels ont été accordés par monsieur le juge Beck en vertu et en conformité du pouvoir attribué par les articles 217 et 218 de la loi des chemins de fer, et que le savant juge en décernant ces mandats a agi à titre de persona designata et il ne saurait y avoir appel de sa décision; la compagnie du Pacifique-Canadien, versus le Petit Séminaire de Sainte-Thérèse et surtout le langage dont s'est servi monsieur le juge Patterson, (p. 618).

M. le juge Stuart dit:

Au sujet de l'appel interjeté de l'arrêt de monsieur le juge Beck ordonnant que le mandat d'envoi en possession fut lancé, l'objection que fit d'abord valoir le conseil de la compagnie défenderesse, c'est que monsieur le juge Beck agissait à titre de persona designata en rendant cet arrêt que par conséquent, en conformité de la décision rendue dans la cause de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique contre le Petit Séminaire de Sainte-Thérèse, il n'y a pas d'appel. Il peut bien exister quelque doute sur la question de savoir si cette décision aujourd'hui nous lie obligatoirement, en vue de l'assertion subséquente de l'article 220 dans la loi des chemins de fer; mais étant donné que le plaignant a réellement interjeté appel d'une ordonnance décernant les mandats et a intenté ses actions tendant à sursis, il est évident que nous sommes maintenant dûment saisis de toute la question sous une forme ou sous l'autre.

Voici toute l'argumentation que j'ai essayé d'établir: une compagnie voudrait peut-être prendre possession du terrain, comme dans l'affaire que j'ai citée. Elle s'adresse au juge et lui dit: Envoyez-nous en possession du terrain". La compagnie défenderesse de dire: Vous n'avez pas droit à la possession de ce terrain, parce que vous n'avez pas rempli toutes les conditions de la loi des chemins de fer. On demande un arrêt de sursis, et l'on donne l'avis d'appel, fondé sur le jugement décernant le mandat. Puis quand l'action est intentée, fondée qu'elle est sur le mandat décerné, il existe un double recours devant les tribunaux: d'abord, l'avis d'appel donné et ensuite, une action en dommages-intérêts, pour violation du droit de propriété, soit nominale soit réelle. Un des plaideurs pourrait dire tout de suite: Vous ne sauriez réclamer de dommages-intérêts par voie d'arrêt de sursis, parce que vous avez donné avis d'appel. Et l'autre partie litigante de répliquer: Quand le juge a décerné son mandat il a agi à titre de "persona designata, et il n'y a pas d'appel de sa décision. Voilà l'argumentation que j'ai soumise au comité, cet après-midi et je demande la modification du paragraphe 13 de l'article 2, dans le but de bien établir que lorsqu'un juge rend une ordonnance pour envoyer en possession on ordonne qu'avis soit signifié, ces décisions sont des arrêts du tribunal et non pas seulement ceux d'un homme faisant fonction d'arbitre.

Afin que le comité soit encore mieux convaincu de l'ambiguïté de la loi, citons une autre cause, celle de Saunders contre la compagnie de chemin de fer d'Edmonton-et-Dunvegan, et nous verrons sous quel angle d'autres juges envisagent la question.

Dans la cause que je viens de citer, il était question d'un seul juge et de la division de la cour d'Appel; mais ici il y a d'autres juges siégeant en cour d'Appel, et notez bien leur divergence d'opinion avec le jugement rendu dans l'affaire Marsan:

En vertu de l'article 220, chapitre 37 de la loi des chemins de fer Statuts revisés du Canada, un juge décernant un mandat d'envoi en possession, en vertu de l'article 217 à une compagnie de chemin de fer agit à titre de juge.

Le tribunal tout entier, dans l'affaire Marsan contre le Grand-Tronc-Pacifique a décidé que le juge agissait à titre d'arbitre et qu'il était "persona designata". Dans cette affaire, la cour siégeant au complet mais non pas le même personnel, décide qu'il agit à titre de juge.

Je cite le compte rendu:

En vertu de l'article 220, chapitre 37, de la loi des chemins de fer, S.R.C., un juge en décernant un mandat pour possession immédiate en vertu de l'article 217, à une compagnie de chemin de fer agit à titre de juge de la cour et non pas, à titre de persona designata: la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, contre le Petit Séminaire de Sainte-Thérèse, 16, S.R.C., 606. La délivrance de pareil mandat est donc sujet à appel.

Un mandat pour possession immédiate décerné en vertu de l'article 217, chapitre 37, de la loi des chemins de fer, S.R.C., par un juge de juridiction générale vaut pour les objets visés, jusqu'à ce qu'il ait été dûment mis de côté, et il n'est pas rendu nul et de nul effet par suite de l'inexécution de certaines dispositions statutaires, mais seulement irrégulier.

Le juge en chef en prononçant sa partie du jugement dans cette affaire dit:

Le plaignant, dans son mémoire allègue qu'en août 1912, il était possesseurs de certains terrains et qu'à cette époque les défendeurs "à tort et illégitimement pénétrèrent sur ces terrains" et commirent des dommages. Il réclame (1) des dommages-intérêts pour les préjudices dont il se plaint, (2) Un arrêt de

[M. Mackie (Edmonton).]

sursis, (3) Dans l'alternative où la construction du chemin de fer serait autorisée sur son terrain, des dommages-intérêts pour le terrain pris et le reste du terrain.

Les défendeurs nient les allégations du plaignant et déclarent qu'ils ont pénétré sur ce terrain en conformité d'un mandat pour possession immédiate dûment décerné par un juge de la cour Suprême. Le plaignant oppose une fin de non-recevoir à cette prétention.

Même si les débats permettent au plaignant de mettre à l'épreuve la validité du mandat pour possession immédiate, ce qui est douteux, je suis d'avis que l'attaque qu'il a dirigée contre le mandat a échoué. Il prétend que le juge en lançant ce mandat agit à titre de persona designata et que toute inexécution des dispositions bien explicites de cette loi aboutirait à rendre son acte absolument nul.

Inutile de m'attarder à citer les opinions contradictoires des juges sur la question.

Supposons, dans l'intérêt de l'argumentation, que la compétence légale de cette Chambre dise que les décisions dont j'ai donné lecture stipulent que vous pouvez intenter une action et soumettre aux cours de votre province le sujet même de l'ordre qui doit former l'objet de votre appel et qu'en conséquence, que vous ayez le droit d'appel ou non, vous êtes toujours libre d'intenter une action pour transgression nominale, pourquoi obliger un homme, à propos d'une question de droit, de prendre deux remèdes—le premier de donner avis d'appel d'une décision d'un seul juge arbitre, qui dans un cas n'est pas un juge et qu'on admet être un juge dans l'autre cas. Pourquoi cet homme serait-il tenu de passer par tous ces ennuis d'intenter une action pour défendre le point même qu'il pourrait défendre s'il avait à appeler d'une cause régulière? J'espère avoir établi clairement que l'article 232 vise seulement l'appel d'une décision et qu'il ne fournit aucun moyen d'en appeler dans des cas comme ceux que j'ai cités. A ce propos, je voudrais appeler l'attention sur l'article 243 qui dit:

....et lorsqu'il y a des intérêts différents dans les mêmes terrains, tous ces intérêts doivent autant que possible être mis en cause dans une même procédure.

On devrait prendre ces articles conjointement, car souvent un juge, s'il agit en cette capacité, pourrait régler, par un ordre de la cour, les prétentions d'un des plaideurs, tandis que maintenant, quelle que soit l'attitude des plaideurs, il faut tout régler autant que possible dans une seule procédure. Je prétends que c'est de la plus haute importance, par suite des décisions contradictoires rendues sur ce sujet dans nos provinces, que la loi dise clairement si un juge agit comme arbitre ou comme juge de la cour. Cela me ramène à l'article 2, paragraphe (13). Même si vous amendiez l'article 232, les cours iraient immédiatement invoquer l'article de l'interprétation et si elles décident que "juge" signifie un juge arbitre et non un juge de la cour, tout ce que vous pourriez dire dans l'article 232 ne servirait à rien. De sorte que si l'on doit faire un amendement à l'article 232, il faut aussi modifier le paragraphe (13) dans l'article 2.

L'hon. M. REID: Nous avons discuté assez longuement l'article 232 et j'estime qu'il est préférable de le laisser tel qu'il est. Le droit d'appel existe dans un cas où la décision rendue fixe une indemnité supérieure à 600 piastres. Dans d'autres cas, quand il est nécessaire que la compagnie de chemin de fer prenne possession de terrains, elle s'adresse au juge pour obtenir l'autorisation d'entrer et le juge qui accorde cette autorisation agit comme arbitre. Dans un cas semblable, il n'y a pas d'appel. Le juge peut émettre un ordre donnant à la compagnie de chemin de fer le droit d'entrer et de prendre possession des terrains et cet ordre est final. Mais, après la prise de possession, si la personne à laquelle on a pris le terrain n'est pas satisfaite du montant de la décision, elle peut en appeler à une cour plus haute, si le montant dépasse 600 piastres. Si une compagnie de chemin de fer qui veut entreprendre des travaux ne pouvait pas les commencer avant que son droit de prendre possession ait été examiné par les différentes cours, elles seraient placées dans un désavantage énorme. Il pourrait y avoir appel d'une cour à une autre de la décision d'un juge qui a donné l'autorisation de prendre possession et la compagnie n'entrerait jamais en possession des terrains et ne serait jamais en état de construire le chemin de fer. Cet article donne le pouvoir au juge, qui peut être un arbitre, d'accorder l'autorisation d'entrer et de prendre possession et le propriétaire peut en appeler pour la compensation. Le juge décide de la question de possession et la compensation se discute après.

M. MACKIE (Edmonton): Le point de vue auquel se place le ministre, pour examiner la question est tout à fait différent du mien. Il est vrai qu'avec la loi des chemins de fer soumise en ce moment au Parlement, si un juge accorde un ordre de possession et s'il se trompe, vous pouvez demander immédiatement que la partie qui a obtenu le mandat de possession dépose en cour un certain montant comme garantie. C'est prévu dans la loi des chemins de fer. Il n'y a pas de tort fait en tant qu'il s'agit du résultat fi-

nal de la cause, mais il y en a au point de vue de l'homme qui doit recevoir l'argent, parce que la cour peut émettre un mandat de possession et aussi émettre un ordre pour dépot de garantie; mais cela impose des frais inutiles. Cependant, j'ai dit que si un juge avait fait quelque irrégularité ou avait agi sans juridiction, je n'avais pas le loisir d'en appeler avec la loi telle qu'elle est interprétée en ce moment par les cours. Parce que cela se trouve dans les statuts depuis un temps immémorial, ce n'est pas une raison pour que cela y reste. C'est simplement créer des ennuis dans l'application de la loi. Je ne soulève pas seulement une difficulté de droit, mon but est d'éviter des procès. Apparemment, le système du Gouvernement est d'engendrer des procès. Je suis avocat et je voudrais avoir beaucoup de travail, mais quand des difficultés se produisent comme celles qui sont survenues et quand des juges ont des opinions contradictoires, pourquoi ne pas régler la chose immédiatement? C'est seulement une question de savoir si un juge agit comme juge d'une cour ou comme arbitre. S'il agit comme arbitre, je n'ai pas d'autre réparation que de prendre des procédures légales et comme base de mon action, je dois alléguer une transgression qui est passible d'une amende de cinquante cents et les frais. Pourquoi mon client aurait-il tout cet ennui?

Il devrait suffire que j'interjette appel devant le tribunal au complet et le fond de la question est décidé ou les questions de droit qui sont soumises à la cour; si j'encours des frais ce sont les frais de l'appel et n'importe quel tribunal est en mesure de régler la question des frais et de décider si oui ou non il peut raisonnablement être mis en possession.

Je n'envisage pas du tout la question comme le ministre qui dit que l'adoption de l'article en discussion ne pourait faire de tort à personne, puisque dans le cas où un mandat d'envoi en possession serait accordé, le plaignant conserve toujours son recours et il est en mesure de se faire rembourser. Tout homme qui a obtenu irrégulièrement un envoi en possession peut être forcé de fournir des garanties aux tribunaux.

Pourquoi permettrait-on à une compagnie de s'adresser à un juge et d'obtenir un mandat d'envoi en possession sur la foi d'affidavits qui ne sont pas exacts? Pourquoi, dans des circonstances semblables, n'aurais-je pas d'autre recours, sauf d'intenter directement des poursuites à la compagnie en cause et d'exposer mes clients à des ennuis de toutese sortes? Pourquoi permettrait-on à une compagnie de profiter d'une pareille irrégularité aux fins de procéder à la construction d'une ligne de chemin de fer? Le seul but que nous ayons en vue, c'est de voir à ce que les dispositions de la loi des chemins de fer soient respectées.

[M. Mackie (Edmonton).]

Au cours d'une conversation que j'ai eue avec un ministre hier, il m'a affirmé qu'il s'occuperait de faire observer les lois du pays. Je demande donc que l'on fasse respecter les lois du pays purement et simplement et que l'on ne permette pas à aucune compagnie de chemin de fer de commencer la construction ou l'exploitation d'une voie ferrée en vertu d'un mandat d'envoi en possession obtenu sur la foi d'affidavits erronés.

D'après les termes de l'article en discussion, je n'ai qu'un seul remède; c'est d'aviser mon client de poursuivre directement la compagnie en prétendant que la compagnie a empiété sur son terrain; il est possible toutefois que le tribunal lui accorde simplement une piastre de dommages exemplaires et les frais de l'action. Voilà la situation que j'ai signalée, non pas seulement par l'exposé de faits que je viens de faire et qui n'est peut-être pas très concluant, mais plutôt par les jugements de nos tribunaux que j'ai cités.

C'est le temps ou jamais de perfectionner la loi et il n'y a pas de raison au monde qui puisse empêcher la Chambre de modifier la rédaction du paragraphe 13 de l'article 2 et de déclarer que lorsque nous employons le mot "juge", nous voulons parler d'un magistrat ayant les pouvoirs d'un tribunal. Si nous modifions l'article en ce sens, cela réglera toute la question.

M. MOWAT: Je suis d'avis que nous ne devrions pas toucher au texte de l'article en question. Nous devons supposer que les juges sont des hommes doués de bon sens—ils le sont, règle générale—et qu'ils n'iront pas décerner des mandats d'envoi en possession sans avoir mûrement étudié la cause au préalable. Il serait avantageux pour le pays qu'il y eût aussi peu d'appels que possible.

Le ministre a exposé d'une façon très claire l'aspect de la question au point de vue des affaires et je ne sache pas que le point de vue auquel il s'est placé diffère tant que cela de celui qu'a adopté l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie).

L'article décrète qu'une compagnie ne doit pas être arrêtée dans une entreprise; le résultat ultime, c'est qu'il permettra de rendre justice et à la compagnie et au propriétaire du terrain.

Mon honorable ami ne propose pas de modifier l'article. il veut que le texte de la loi soit si clair qu'il ne serait jamais nécessaire de porter une cause en appel. Je prétends qu'il est impossible de rédiger une loi de façon à éviter les ennuis d'en appeler à un tribunal supérieur.

M. MACKIE (Edmonton): Je n'ai pas le temps suffisant pour rédiger un amendement, car la Chambre a abordé la discussion des articles de ce projet sans avis préalable.

M. MOWAT: Mon honorable ami eût-il le temps de préparer un amendement, je doute fort qu'il pût réussir à rédiger une disposition qui pourrait empêcher les membres du barreau de l'Alberta de porter une cause en appel, lorsqu'ils auront décidé de le faire. Mon honorable ami lui-même à démontré à la Chambre que même les tribunaux de sa province diffèrent d'opinion quand il s'agit de décider si le mot "juge" sert à désigner un magistrat en tant que juge ou comme persona designata. La cour Supérieure de l'Alberta a apparemment décidé que le magistrat siège en tant que juge. Le paragraphe 13 de l'article 2 décrète que le mot "juge" désigne un juge de la cour Supérieure ou du tribunal de comté.

Il serait bien préférable de laisser l'article tel quel et d'interpréter la loi en vertu des doctrines ordinaires de l'interpréta-, tion, c'est-à-dire que le juge agit en tant que juge. S'il surgissait une cause particulière de cette nature—ce dont je doute fort en face de la décision qu'a rendu la cour d'Appel de l'Alberta—ou encore s'il était décidé qu'un juge n'est pas compétent dans les causes de cette nature, chose également fort douteuse, que cette cause épuise les juridictions. Tous ceux qui ont étudié la loi des chemins de fer et les causes canadiennes, savent qu'il est extraordinairement rare que l'on ait attaqué la décision d'un juge ayant décerné un mandat d'envoi en possession.

Le Parlement sortirait de ses attributions s'il tentait de modifier la loi de façon à prévoir le cas extrêmement rare que l'honorable député a cité tout à l'heure. Il en résulterait probablement une avalanche de procès de la part des plaideurs retors ou de leurs avocats et nous ne serions pas en meilleure posture qu'avant. Je suis d'avis que nous ne devons pas modifier le texte de l'article.

M. MACKIE (Edmonton): Je réclamerai l'indulgence de la Chambre pour quelques instants. L'honorable député (M. Mowat) a dans l'idée, semble-t-il, que nous sommes tellement isolés dans l'Alberta que nos juges ne sont guère au courant des causes célèbres qui se déroulent dans les autres parties du pays. Relativement à la cause que j'ai citée tout à l'heure, je n'ai nullement désiré exposer tous les détails de la loi à ce sujet, mais si la Chambre me le permet, je puis employer le reste de la soirée à le démontrer.

Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je lui rappellerai certaines causes indiquant que, dans la province d'Ontario, les affaires à cet égard sont loin de marcher toutes seules. Parmi les causes anglaises nous avons: Law Reports 12, Appeal Cases 602, 56 Law Journals' Privy Council Decisions 66; 57 Law Times, page 602; 26 Ontario Reports, 667; confirmées 27, Ontario Reports 46; 16 Supreme Court Reports 606.

M. MORPHY: Qu'a-t-il été décidé dans ces 26 "Ontario Reports?" Lisez-nous quelque chose s'il vous plaît.

M. MACKIE (Edmonton): Ce n'est pas une lecture que je fais, mais une simple mention des décisions d'Ontario.

M. MORPHY: Que disent-elles?

M. MACKIE (Edmonton): Je me procurerai le rapport, et j'en donnerai lecture si vous le désirez.

M. MORPHY: Ce sera plus satisfaisant.

M. MACKIE (Edmonton): Ce qui est donné ici est une mise en tableaux des affaires dans lesquelles les juges ont rendu la décision que j'ai lue. Ils n'ont pas relaté tout au long les décisions qu'ils mentionnent. Ils ont simplement donné au bas de leur jugement une liste des causes auxquelles ils font allusion. Parmi ces causes se trouvent 26 "Ontario Reports", et je suis prêt à en faire la lecture si mon honorable ami le désire. Mais vous connaissez la décision de cette affaire que j'ai lue au comité; vous avez ces renvois et rien ne vous empêche de vous assurer par vous-même de ce qu'ils disent. Je pourrais en citer beaucoup d'autres encore, lesquels démontrent que ce point a été maintes fois soulevé dans d'autres provinces.

Vous connaissez les décisions anglaises, celles d'Ontario et les décisions de notre cour Suprême sur cette affaire. Dans l'Alberta, les opinions sont partagées. Ce sont là des choses dont le comité ne saurait faire fi.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 240 (mandat d'envoi en possession en certains cas.)

L'hon. M. REID: La raison pour laquelle les mots de la 5e ligne "à la continuation" ont été rayés et remplacés par les mots "à la construction ou à l'entretien", c'est que l'on a demandé si cela comprenait l'entretien.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 243 (se continuent devant la cour où elles ont été commencées. Intérêts différents.)

L'hon. M. REID: Il n'y a là aucun changement. C'est à cause de l'autre article que l'on avait réservé celui-ci.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 250, paragraphe 3 (espace au-dessus des rails.)

L'hon. M. REID: Lorsque ce paragraphe est sorti des mains de la Chambre la première fois, il portait: "niveau des rails", et le Sénat a remplacé cette expression par celle-ci: "base des rails". C'était pour décider d'où l'on commencerait à mesurer la hauteur d'un pont. Des employés de chemins de fer ont paru devant le comité et ils ont dit qu'ils préféraient la première rédaction. L'expression "niveau des rails" est mieux comprise, disent-ils, par les autorités des chemins de fer que celle de "base des rails." Nous ne faisons par conséquent que rétablir l'ancien terme.

M. McKENZIE: C'est le sommet du rail.

L'hon. M. REID: Oui; la différence est d'environ 5 pouces de hauteur entre le mesurage de la hauteur d'un pont à partir du sommet du rail et celui qui la fait compter de la base où le rail touche le dormant.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur le premier paragraphe de l'article 255 (chemin de fer sur la voie publique. Autorisation. Indemnité. Consentement de la municipalité).

L'hon. M. REID: Les mots insérés dans les lignes 7 et 19: "in so far as such sections are applicable" ont eu pour objet de faire mieux comprendre quels articles seraient applicables.

M. BUREAU: Quel est le but de cette restriction? Est-ce pour exempter les chemins de fer de l'Etat? Il doit y avoir une raison à ce changement.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas pour en exempter les chemins de fer de l'Etat.

M. BUREAU: Il doit y avoir remède à tous les maux.

[M. Mackie (Edmonton).]

L'hon. M. REID: La chose n'a rien à faire avec les chemins de fer de l'Etat. Il s'agit de mieux expliquer, dans le cas où nous prendrions un terrain, si les circonstances nous y autorisent, la présente loi s'appliquera.

M. BUREAU: Elle s'applique. Si la commission ordonne l'expropriation, le propriétaire a certainement droit à une indemnité et le chiffre de cette indemnité doit être établi par les dispositions de cette loi.

L'hon. M. REID: On m'assure que, dans le cas d'une expropriation relative à un terrain situé ailleurs que le long d'un chemin de fer, la loi n'y serait pas applicable sans cette disposition.

M. BUREAU: Je n'y comprends rien. Supposez que le chemin de fer suive la voie publique, il n'y a pas de terrain à prendre; c'est une propriété publique.

C'est ce que fait le chemin de fer de l'Etat dans certaines parties du comté de Chambly où il n'y a rien qui sépare la voie ferrée de la route publique. Quelle indemnité voulez-vous accorder pour la peur causée aux chevaux par le bruit des convois ?

L'hon. M. REID: Un chemin de fer peut longer une voie publique sans empiéter sur le terrain d'autrui; mais il peut nuire au terrain d'un particulier du voisinage, et si cet article n'existait pas, il n'y aurait pas moyen d'accorder d'indemnité.

M. BUREAU: Voilà un nouveau principe. Vous n'accordez pas d'indemnité pour dommages causés par un chemin de fer sans empiétement sur le terrain d'autrui.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas un nouveau principe. L'avocat de la commission des chemins de fer, m'informe qu'on a adopté une loi à cet effet en 1911. Si un chemin de fer passait tout près d'une maison, il pourrait causer un tort qui donnerait lieu à une réclamation.

M. BUREAU: Celui à qui on aura causé du tort aura droit d'action d'après le droit commun.

M. McKENZIE: En tout cas, il faudrait établir des limites.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 262 (passages à niveau).

M. MACKIE (Edmonton-Est): Afin de répondre aux exigences du cas de l'Alberta, je voudrais faire modifier les deux dernières lignes du paragraphe 5, de telle sorte que le texte fût celui-ci:

"Municipalité" signifie une cité, ville, village ou municipalité rurale constituée en corporation.

L'hon. M. REID: Quelles sont les divisions du territoire dans l'Alberta?

M. MACKIE: Il y en a trois: Le district d'amélioration locale, la municipalité et la municipalité rurale.

L'hon. M. REID: Il s'agit d'ajouter tout simplement au mot "paroisse" les mots "ou municipalité rurale".

(L'amendement est adopté.)

M. MACKIE: Le paragraphe 5 dit :

"Passage" signifie toute traversée d'une voie publique par un chemin de fer à vapeur, ou d'un chemin de fer à vapeur par une voie publique, au niveau des rails, et s'applique à tout mode de construction de la voie ferrée ou de la voie publique, par l'élévation ou l'abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre.

Le député de Perth-Nord (M. Morphy) a dit que la définition du mot "chemin de fer" répondait au point que j'ai soulevé. L'article 262 définit le mot "croisement"—justement ce dont j'ai parlé il y a quelques instants. Si une compagnie opère en vertu d'une charte provinciale, et une autre en vertu d'une charte fédérale, et qu'il y ait conflit entre elles au sujet du tracé, laquelle des deux va avoir priorité sur l'autre ?

L'hon. M. REID: La définition du mot "croisement" a rapport à cet article particulier, et pour ce qui est des chemins provinciaux, elle ne s'applique qu'à ceux qui n'ont pas le bénéfice de la déclaration d'intérêt général pour le Canada." Lors même que deux chemins de fer passeraient l'un près de l'autre, s'ils sont sous la juridiction de la commission, celle-ci peut leur ordonner de construire un ou plusieurs viaducs ou ponts. Naturellement, cette loi ne s'appliquerait pas à un chemin de fer autorisé en vertu d'une loi provinciale, parce qu'il ne tomberait pas sous la juridiction de la commission.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Cette définition rend le mot "croisement" applicable à toutes sortes de constructions sur une voie ferrée ou un chemin public par l'élévation ou l'abaissement de l'un par rapport à l'autre, et a trait au niveau des rails.

L'article 8 à propos duquel j'ai fait mes observations, il y a quelques instants, est ainsi conçu :

Tout chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale de la législature d'une province, et qui se relie ou peut ultérieurement se relier à un chemin de fer, ou qui croise ou peut ultérieurement croiser un chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada, doit, quoique non déclaré d'utilité publique pour le Canada, être subordonné aux dispositions de la présente loi qui se rapportent:

(a) au raccordement d'un chemin de fer avec un autre ou au croisement d'un chemin de fer par un autre, en tant qu'il s'agit d'un raccordement ou d'un croisement tels que susdits.

Si deux compagnies de chemins de fer construisaient en même temps, sur la même route et que l'une empiéterait sur l'autre, laquelle aurait la priorité ?

M. NESBITT: D'après mon mémoire, nous n'avons pas biffé de cet article tout le paragraphe 1er. Nous avons tout simplement remplacé le mot "neuf", dans la 4e ligne, par le mot "dix-neuf". D'après la liste des amendements, nous avons biffé tout le paragraphe 1er.

M. le PRESIDENT: D'après l'exemplaire officiel, le paragraphe 1er est entièrement biffé.

L'hon. M. REID: Dans le mémoire qu'il m'a remis, l'avocat du Parlement a mentionné que le paragraphe 1er devait être entièrement biffé et que l'acte que nous avons adopté, il y a peu de temps, en tiendrait lieu.

M. NESBITT: Passe, si on intercale cette loi, mais ce n'est pas de cette manière que le comité a adopté l'article.

L'hon. M. REID: Je l'avoue, mais je propose maintenant de biffer l'alinéa 1, conformément à l'avis, de M. Gisborne, le conseiller parlementaire. L'honorable député se rappelle que nous avons adopté un projet qui est devenu une loi, et celle-ci remplace l'alinéa 1 du bill.

M. STEVENS: La Chambre était à adopter cette loi, lorsque nous discutions le présent article.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 282 (garniture, dans certains espaces).

M. le PRESIDENT: L'article 282 est modifié par l'addition du texte suivant au paragraphe 4:

Toutefois s'il y a n'importe quand une manière de garnir qui, de l'avis de la commission vaut mieux que les présentes exigences, la commission, après audition précédée d'un avis, peut autoriser ou ordonner l'usage de cette manière améliorée.

L'hon. M. REID: Cette condition a été insérée à la demande de la commission, après qu'elle eut consulté les fraternités d'employés de chemin de fer.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 285 (rapport des accidents à la commission).

M. le PRESIDENT: L'article 285 a été modifié par la suppression des mots "tout chef de train ou tous autres employés faisant rapport à la compagnie au sujet de tout pareil accident", dans les lignes 9, 10 et 11, et par la substitution des mots suivants: "Le chef de train ou autre employé ayant charge du train, du lieu ou de la structure relativement auxquels pareil accident a eu lieu".

L'hon. M. REID: Cette retouche a été faite à la demande des fraternités qui représentent les employés de chemin de fer.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 323 (tarifs des taxes).

M. le PRESIDENT: L'article 323 a été modifié par la suppression des mots "et dont le nom et le titre sont énoncés au long", dans les lignes 3 et 4.

M. BUREAU: Pourquoi ces mots sont-ils biffés?

L'hon. M. REID: Parce que, s'ils ne l'étaient pas, chaque fois qu'il y aurait un changement dans le conseil d'administration, par exemple, si un directeur ou un fonctionnaire de la compagnie démissionnait, il faudrait retrancher son nom et son titre des horaires imprimés.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 346 (membres du Parlement, membres de la commission et autres, gratuitement).

M. MACKIE (Edmonton): Pourquoi ne comprend-on pas dans cet article les juges de la cour Suprême, des cours Supérieures, des cours de comté et des cours de Circuit des différentes provinces?

L'hon. M. REID: La loi des chemins de fer n'a jamais décrété que les juges auraient droit de circulation gratuite. Il n'y a pas de raison particulière pour qu'ils voyagent sans payer. Au contraire, les juges doivent faire des tournées et leurs dépenses sont alors soldées par la province. S'ils obtenaient des permis de circulation, ce serait les provinces qui en bénéficieraient, sauf lorsqu'ils voyageraient pour des raisons personnelles. Je ne conçois pas pourquoi les chemins de fer seraient privés de cette source de recettes.

M. MACKIE (Edmonton): Au Canada, mais dans aucune autre partie de l'empire britannique, les juges sont traités comme des employés publics plus importants que les autres, et ils sont insuffisamment rémunérés. Bien qu'on leur rembourse leurs frais de déplacement lorsqu'ils sont en tournée, ils ne sont pas libres d'aller et de venir dans tout le Canada, comme ils devraient l'être afin d'avoir l'occasion d'apprendre comment les différentes provinces administrent leurs cours de justice. Selon moi, ils devraient avoir un permis annuel de circulation sur toutes les voies ferrées.

L'hon. M. REID: Je conviens volontiers que les juges ne reçoivent pas un traitement suffisant, mais le seul remède serait que le Parlement leur accordât un traitement plus élevé, je ne conçois pas pourquoi nous nous attendrions que le Pacifique-Canadien ou le réseau de l'Etat contribuent au paiement du traitement de nos juges en leur remettant des permis de circulation gratuite. Nous devrions être assez généreux pour les rémunérer suffisamment nous-mêmes. Bien que les juges ne reçoivent pas des traitements adéquats, je puis dire que, depuis que je fais partie du ministère, je n'ai jamais eu de difficulté à faire accepter un poste de juge, lorsqu'il y en avait un de vacant. Nous devrions élever à la magistrature les hommes les plus capables que nous puissions trouver et nous ne pouvons pas le faire, étant donné les traitements actuels. Il s'ensuit que parfois les gens n'obtiennent pas les arrêts qu'ils obtiendraient si nous étions en mesure de nommer les meilleurs juges. Cependant, je ne suis d'avis que nous devrions discuter le traitement des juges pendant l'étude du présent bill.

M. MACKIE (Edmonton): Je donnerai une raison de leur accorder des permis de circulation gratuite.

De par l'histoire et la tradition, les juges devraient constituer comme un trait d'union entre le corps législatif et le peuple. Si l'on voit tant de gens aspirer aux fonctions de juge, cela tient à la façon dont on fait les nominations à la magistrature. A l'heure actuelle, il y a trois sièges vacants dans la magistrature de la province d'Alberta, et douze politiciens cherchent à s'y faire nommer. Tant que ces nominations auront pour principal motif les services rendus dans l'arène politique plutôt que la distinction conquise au barreau, il sera impossible d'obtenir que les mieux doués d'entre nos compatriotes soient appelés à l'exercice de la magistrature.

M. RICHARDSON: Je crois savoir que le Gouvernement songe à relever les traitements des juges. Mon honorable collègue d'Edmonton (M. Mackie) me paraît avoir eu recours à un argument bien fal-

cieux pour démontrer qu'il y aurait lieu de permettre que les juges voyagent gratuitement en chemin de fer, pour que, sans bourse délier, ils puissent aller voir comment se fait l'expédition des affaires judiciaires en d'autres parties du Dominion. Si on leur accordait un pareil privilège, il faudrait également l'accorder aux instituteurs et institutrices, par exemple. Tout cela repose sur un principe faux.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 371 (raccordement des réseaux municipaux et autres avec gares, etc.)

M. le PRESIDENT: Le premier paragraphe de cet article est modifié par l'insertion en première ligne du mot "province" après "une" et, en 9e ligne, du mot "province" après "cette". Le paragraphe 2 est rayé et remplacé par le texte suivant:

(2) Sur la demande d'un intéressé, la commission peut autoriser toute compagnie de téléphone exploitée par une province, une municipalité ou une compagnie constituée en corporation à installer à ses frais un raccordement téléphonique avec une station de la compagnie, le coût annuel de ce service devant être soldé par la compagnie et toutes les autres conditions relatives audit service devant être celles que la commission peut déterminer en tenant compte de toutes les conditions locales; toutefois, ce coût ne doit en aucun cas dépasser le tarif local ordinaire.

L'hon. M. REID: Il s'agit ici de l'article relatif aux téléphones. Le comité a entendu tous les intéressés, et je crois que l'article est conçu en des termes qui contentent tout le monde.

M. BUREAU: C'est un article transactionnel?

L'hon. M. REID: Oui.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 373, alinéa "b" (hauteur des fils).

L'hon. M. REID: Nous avons examiné ce sujet avec les commissaires des chemins de fer, et le maximum de hauteur spécifié dans le présent article a été fixé d'un commun accord. Nous avons considéré qu'il suffisait d'une hauteur de 22 pieds dans les cités, villes et villages constitués en municipalités, de 18 pieds dans les districts ruraux et de 17 pieds à l'intersection des voies publiques.

M. BUREAU: Qu'est-ce qu'un "police village"?

L'hon. M. REID: Dans la province d'Ontario, le gouvernement permet qu'un petit nombre de personnes—une centaine ou un peu plus—se groupent ensemble pour former ce qu'on appelle un "police village". Ces gens peuvent se cotiser pour la construction de trottoirs et pour divers travaux d'amélioration d'intérêt local.

M. NESBITT: Ils se trouvent détachés du township?

L'hon. M. REID: Oui.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 37 (compagnie de force motrice).

L'hon. M. REID: Cet article est réservé.

M. CAHILL: Et pourquoi?

L'hon. M. REID: Il s'agit de l'article qui intéresse tout particulièrement la ville de Toronto; comme il doit donner lieu à une assez longue discussion, mieux vaut en renvoyer l'examen à un autre jour. Certains députés sont absents qui aimeraient à prendre la parole sur cet article.

M. SHEARD: Le ministre fixera-t-il un jour pour la discussion de l'article 374?

L'hon. M. REID: Oui.

M. SHEARD: Et il nous le fera connaître à temps?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CAHILL: Le ministre a-t-il idée du jour que ce sera?

L'hon. M. REID: L'article ne reviendra en discussion que la semaine prochaine, vraisemblablement mardi, à moins que le premier ministre intérimaire n'ait, ce jour-là, quelque objet à signaler tout particulièrement à notre attention.

M. BUREAU: N'est-il pas possible d'en reprendre la discussion avant mardi?

L'hon. M. REID: Non, pas avant mardi ou mercredi.

Sur l'article 376, paragraphe 7 (la commission peut ordonner des raccordements pour communications avec d'autres réseaux).

M. McGIBBON (Muskoka): Pourquoi n'a-t-on pas biffé les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu", qui se trouvent dans ce paragraphe, à la 29e ligne:

L'hon. M. REID: Nous sommes maintenant à l'article 376. Nous ne l'avons pas modifié.

M. WALLACE: Je propose d'amender le paragraphe 7 de l'article 376 en rayant les mots "y compris une indemnité, s'il y a lieu" à la ligne 29, et en ajoutant les lignes suivantes:

Pourvu que, cependant, les prix demandés à la compagnie, à la province, à la municipalité ou à la compagnie en premier lieu mentionnées pour une conversation à longue distance ou pour un message transmis sur une ligne possédée, dirigée ou exploitée par la compagnie ne seront pas plus que les taux établis de la compagnie pour les messages de longue distance.

L'hon. M. REID: Cet article a donné lieu a beaucoup de discussion en comité et nous avons étudié la question avec soin. Le comité a décidé de laisser l'article tel qu'il est maintenant et tel qu'il était dans le bill.

M. CASGRAIN: Cet amendement est-il fait à la demande de la compagnie de téléphone Bell ou de toute autre compagnie?

L'hon. M. REID: Nous ne proposions pas l'amendement; il est proposé par l'honorable député de York (M. Wallace). J'ignore à la demande de qui.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable membre expliquera peut-être l'amendement. Ceux qui assistaient au comité le comprennent, mais plusieurs membres ne savent pas ce que signifie l'enlèvement de quelques mots.

M. BUREAU: Le but est de limiter la juridiction de la commission et de déterminer les conditions auxquelles les communications seront établies.

M. WALLACE: L'objet en est d'empêcher la compagnie de téléphone Bell ou toute autre compagnie de téléphone d'avoir des pouvoirs sur les téléphones indépendants.

M. BUREAU: Si je comprends bien, lorsqu'une petite compagnie veut établir une communication avec une plus grande, si les deux ne peuvent s'entendre, elles devront s'adresser à la commission qui établira les conditions des communications et déterminera le prix de l'indemnité s'il y a lieu. Pourquoi rayer les mots "y compris l'indemnité s'il y a lieu"? Veut-on enlever l'indemnité, même si elle est juste?

M. STEVENS: Cette question a été pleinement discutée au comité. Quelques-uns désiraient rayer les mots "y compris l'indemnité, s'il y a lieu", parce qu'ils prétendaient qu'on ne devrait permettre aucune indemnité. La majorité du comité a préféré laisser décider par la commission si l'on permettrait une indemnité.

M. BUREAU: C'est ce que fait l'article maintenant.

M. STEVENS: Exactement. La majorité du comité prétendait que si ces mots étaient rayés la commission n'aurait pas le pouvoir de permettre aucune indemnité, indépendamment des conditions ou du mérite de la cause. Le comité a donc décidé de laisser ces mots.

M. BUREAU: Après discussion?

M. STEVENS: Après une discussion de plusieurs jours.

M. BUREAU: Quel est le but de l'amendement? Si vous rayez les mots "y compris une indemnité, s'il y a lieu," vous limitez les pouvoirs de la commission. En supposant qu'il y ait des dommages vous empêchez la commission de les évaluer. Est-ce le but?

M. MOWAT: Je crois comprendre ce que veut dire l'honorable député de York-Ouest (M. Wallace). Il représente ici des sentiments prononcés. Si je comprends bien, ceux qui se servent du téléphone Bell devraient avoir le même droit à employer leurs lignes de longue distance que s'ils étaient abonnés, bien qu'ils le soient pour une ligne privée. Avec la loi actuelle et avec les mots "y compris une indemnité, s'il y a lieu", la compagnie du téléphone Bell se trouve à augmenter ses prix. Ces prix se montent à 600 dollars en certaines circonstances où il y a plus de quatre cents abonnés d'une ligne locale. On a jugé que c'était imposer un trop lourd fardeau à ceux qui se servent des lignes locales de téléphone, et que tous ceux qui se servent d'un téléphone local devraient avoir le droit de le relier au Bell sans payer cette indemnité supplémentaire.

M. BUREAU: Nous décidons, sans entendre les mérites de la cause, qu'aucune compagnie n'aura d'indemnité, qu'elle y ait droit ou non.

Une VOIX: C'est cela.

M. BUREAU: C'est assez arbitraire et je ne suis pas disposé à voter en faveur d'une telle chose. Je pense qu'il vaudrait mieux laisser la commission régler la difficulté après avoir entendu les témoignages. A moins de plus amples explications, je ne vois pas bien comment je pourrais appuyer l'amendement.

M. MORPHY: Je ne comprends pas pour quelle raison on devrait insérer les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu". Les mots "à telle condition que la commission juge juste et convenable" devraient suffire. A inclure les mots "indemnité s'il y a lieu" nous nous exposons à faire croire que, de fait, l'octroi d'une indemnité était prévu. Une cause a été plaidée devant le comité; c'était, je crois, la cause de la compagnie de téléphone Ingersoll. Cette compagnie

avait un nombre considérable de téléphones et procurait à la compagnie Bell environ six fois autant de pratique qu'elle en recevait de cette dernière. C'était un grand avantage pour la compagnie. Nombre de compagnies feraient la même chose. Il existe plusieurs petites compagnies, dont quelques-unes doivent lutter constamment pour ne pas sombrer, et qui procurent une nombreuse clientèle à la compagnie Bell, beaucoup plus avantageuse pour cette dernière que ne le sont les raccordements pour ces compagnies elles-mêmes; et lorsque nous inscrivons dans cet article "y compris une indemnité" en y ajoutant les mots "s'il y a lieu" nous donnons l'impression qu'une indemnité peut être demandée. Mais, une indemnité en retour de quoi? Une indemnité qui oblige la Bell à remettre les revenus qu'elle n'aurait pas perçus si elle n'avait pas de raccordement avec la compagnie locale? A mon avis, nous devrions rayer les mots "indemnité, s'il y a lieu" et faire en sorte que l'article se lise: "à telles conditions que la commission trouve justes et convenables". L'article ainsi conçu ferait justice à tout le monde. La question d'indemnité ne relèverait pas directement de la commission.

M. BUREAU: Entendez-vous que ces mots peuvent, en quelque sorte, influencer les commissaires?

M. MORPHY: Oui. Pour moi, la chose est possible. Il est certain que si ces mots n'étaient pas dans l'article, il n'y aurait pas de suggestion d'indemnité. Pourquoi ajouter ces mots lorsque vous avez "à telles conditions que la commission trouve justes et convenables"?

L'hon. M. REID: L'honorable député (M. Morphy) faisait partie du comité et il se rappelle notre discussion précisément sur le même point qu'il soulève.

M. MORPHY: Oui; mon attitude y était la même.

L'hon. M. REID: L'honorable député y a pris la même position. Nous avons discuté la question à fond et la majorité du comité a décidé que ces mots devraient rester dans l'article. Je crois que nous devrions adopter l'article tel quel; ces questions sont laissées à la discrétion des commissaires; ils peuvent décider chaque cause et rendre justice à toutes les parties.

M. NESBITT: Je voudrais expliquer un peu cet article parce que j'ai été mêlé à cette question depuis plusieurs années. Lorsque le comité de la Chambre des communes adopta cet article, en 1917, il l'envoya au sénat, après radiation des mots "y compris une indemnité". L'ancienne loi des Chemins de fer portait les mots "y compris une indemnité". Le sénat inséra les mots "y compris une indemnité". Il ajouta ces petits mots "s'il y a lieu" aux mots "y compris une indemnité" inscrits dans l'ancien texte.

M. McKENZIE: Il a maintenu le texte de l'ancienne loi?

M. NESBITT: Oui, et il a ajouté les mots "s'il y a lieu" afin d'établir clairement qu'il n'était pas nécessaire d'accorder une indemnité si on ne la trouvait pas justifiée. Des avocats ont plaidé devant le comité qu'aux termes de l'ancienne loi portant les mots "y compris une indemnité" la commission était obligée à donner une indemnité parce que le texte faisait entendre que l'indemnité était nécessaire; mais que l'insertion des mots "s'il y a lieu" annulait l'obligation d'accorder une indemnité. La compagnie Bell n'exigeait pas d'indemnité des compagnies rurales qui ne lui faisaient pas concurrence dans les cités, les villes et les villages, mais elle en exigeait une lorsque ces compagnies rurales lui faisaient concurrence, pour la raison, disait-elle que ces compagnies rurales lui enlevaient, alors, un certain nombre d'abonnés; en conséquence, à son dire, elle avait droit à une indemnité. En 1917, je proposai la radiation des mots "y compris une indemnité". Cette proposition fut agréée par le comité de la Chambre, mais le sénat remit ces mots dans la loi et a inséré à leur suite les mots "s'il y a lieu", ce qui laissait la question à la discrétion de la commission et constituait, à mon sens, une amélioration. Vous devez vous rappeler que la compagnie Bell exige des compagnies rurales un taux particulier en sus des taux réguliers; voilà la situation que veut remédier l'honorable député de York (M. Wallace) par son amendement. La Bell demande d'ordinaire dix cents de plus que le taux régulier lorsqu'elle fait un raccordement pour une compagnie rurale. Cette surtaxe est souvent répartie également entre les deux compagnies; mais pas toujours. A Ingersoll, la Bell reçoit 7 cents et l'Ingersoll 3 cents, mais la compagnie Bell exige une indemnité d'environ 300 dollars de la compagnie Ingersoll. Voilà pour quelles raisons je proposai alors la radiation de ces mots; la compagnie Bell a imposé à la compagnie Ingersoll une indemnité de 1,100 dollars par année,—je parle de mémoire—et 1,300 dollars une autre année, alors que l'Ingersoll recevait de la Bell seulement 189 piastres une année et encore moins l'année suivante.

Pour ce motif, les compagnies rurales, qui sont venues nombreuses devant le comité, prétendirent qu'on ne devrait pas accorder de compensations à la compagnie Bell; beaucoup d'entre elles soutenaient qu'on ne devrait pas leur imposer un excédant. Le comité ne vit pas d'un bon œil cette prétention, je l'avoue, parce qu'il croyait qu'on devait accorder à la compagnie Bell, une compensation quelconque de la dépense additionnelle.

Un DEPUTE: Quelques-unes.

M. NESBITT: Mais vu que le comité a approuvé cela, je n'ai plus rien à ajouter à cet égard. J'ai proposé, dans le temps, qu'on biffât cette disposition. Je fus défait; je suis prêt à accepter ma défaite et suivre la décision de la majorité. En ce qui concerne l'Ingersoll, les recettes totales provenant des tarifs augmentés représentèrent $1,632.09, dont la compagnie Bell obtint $1,145 et l'Ingersoll, $180, cette dernière compagnie devant acquitter $300 à titre de compensation.

M. MORPHY: Pour l'avantage de procurer un bon revenu à la compagnie Bell.

M. NESBITT: J'ai expliqué aussi exactement que je puis le faire l'attitude prise sur cette disposition et je répète que je suis prêt à accepter ma défaite, le comité ayant jugé à propos de se prononcer contre la motion que j'ai proposée.

M. FOSTER (York-Est): Je crois que l'honorable député de York-Ouest (M. Wallace) a raison. Il ne devrait être question non de compensation, mais de réciprocité dans une affaire de cette nature. L'honorable député dit que la compagnie Bell est froissée de ce qu'on lui ait enlevé une partie de son exploitation. Il en aurait été autrement, si elle s'était montrée raisonnable envers ceux qui voulaient se servir du téléphone. En réalité, la compagnie Bell a mis la population rurale dans l'impossibilité de s'abonner à son service. Voici qu'elle vient maintenant demander une compensation qui représente des milliers de dollars, par toute la province. C'est un des plus grands monopoles qui existent et je crois que le comité aurait amplement raison, s'il biffait cette disposition. La compagnie Bell devrait se contenter de ce qu'elle obtient et se montrer favorable à une entente réciproque avec les compagnies de téléphone du dehors.

M. SEXSMITH: La même lutte s'est poursuivie, lors d'une étude antérieure de ce bill, par la Chambre, mais après avoir débattu ce projet de loi jusqu'à deux heures du matin, le comité décida de biffer cet article. Le Sénat a jugé à propos, cela va sans dire, de rétablir ces mots dans la phraséologie de l'article. J'estime que la compagnie Bell possède déjà un monopole suffisant, sans qu'on lui permette d'extorquer cette compensation. Je connais des réseaux de municipalités, comptant des centaines d'abonnés, dans les campagnes, que la compagnie Bell a refusés d'établir, et si quelque abonné de ces réseaux avaient besoin de se servir du téléphone à longue distance, la compagnie Bell insistait sur le paiement du tarif régulier du téléphone à longue distance, et elle réclamait dix cents supplémentaires. Pour quelle raison une personne demeurant hors des limites d'Ottawa, si elle se sert d'un réseau municipal ou d'un réseau particulier, est-elle obligée de payer à la compagnie Bell dix cents de plus que ce que doit acquitter l'abonné du Bell, qui demeure à Ottawa, ou même un étranger, si l'on veut, arrivant d'un autre pays? Je crois que c'est le monde renversé. Entre temps, ces réseaux particuliers et municipaux rapportent des milliers de dollars à a compagnie Bell et, pourtant, celle-ci veut imposer des taux arbitraires aux autres réseaux.

L'hon. M. REID:

A telle condition, y compris une indemnité s'il y a lieu, que la commission juge juste et convenable, et peut ordonner de quelle manière, à quelle époque, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions ce privilège doit s'exercer, ou ce raccordement ou cette communication doit s'effectuer, s'installer, être utilisée et maintenue.

Si une ligne rurale fait à la compagnie Bell une demande de raccordement et qu'elles ne peuvent s'entendre sur les conditions, elles ont un droit d'appel à la commission des chemins de fer. Celle-ci a le pouvoir absolu de contraindre la compagnie Bell à opérer ce raccordement, suivant la teneur actuelle de l'article. Je ne pense pas que les plaintes portent là-dessus; elles portent plutôt sur l'indemnité. En bien des cas, la question d'indemnité ne devrait pas, je pense, être soulevée; mais à tout hasard, un tel article protège tous les intéressés. Et nous avons tous confiance dans la commission des chemins de fer.

M. SEXSMITH: Qu'ont décidé les tribunaux?

L'hon. M. REID: Je ne sais pas ce que les tribunaux ont pu arrêter dans le passé. Mais je comprends que cette clause donne à la commission le pouvoir de juger en dernier ressort, avec cette réserve, toutefois que le droit existe toujours d'en appeler

de la commission au Gouverneur en conseil. La commission peut décider que le raccordement sera gratuit, si elle le croit bon. Naturellement, le projet de loi est rédigé entièrement avec cette entente que nous avons confiance dans la commission des chemins de fer.

M. SUTHERLAND: Le ministre expliquera-t-il pourquoi il devrait y avoir indemnité ?

L'hon. M. REID: Je ne dis pas qu'il devrait y avoir compensation, s'il ne s'agit, par exemple, que d'une ligne rurale. Mais si je me souviens bien, lorsque l'on a discuté la chose en comité, on a signalé des cas où il pourrait y avoir besoin de compensation. Par exemple, la compagnie de téléphone Bell a des lignes de correspondance dans toute la ville d'Ottawa; une autre compagnie peut établir une ligne indépendante à peu de frais et enlever à la compagnie Bell beaucoup de clients, si on lui donne le moyen de correspondre sans bourse délier. D'après l'avis du souscomité, il peut être question de compensation dans certains cas, et c'est pour cela que le Sénat a laissé les mots en question. Dans tous les cas, le projet de loi était rédigé comme cela quand il nous est venu du Sénat, et le comité a cru bon de le laisser tel qu'il était.

M. SUTHERLAND: Je ne faisais pas partie du comité qui a examiné le projet, et je ne suis pas aussi bien au courant de ce qui s'est passé que ceux qui en faisaient partie. Mais je me rappelle de la discussion qui eut lieu à ce sujet il y a un an, quand on a biffé les mots "compensation, au besoin". Ces mots qui ont été insérés dans le projet par le Sénat, cette année, sont évidemment destinés à permettre à la compagnie Bell de punir les compagnies qui oseraient venir lui faire concurrence.

Depuis des années, la compagnie Bell, à laquelle la nation a accordé un très précieux privilège, a négligé d'étendre ses lignes dans les districts ruraux; c'est pourquoi il s'est formé plus de six cents compagnies de téléphone dans la campagne. Je connais quelque peu la compagnie de téléphone d'Ingersoll dont on a parlé ce soir. Je crois qu'elle a été spécialement marquée par la compagnie Bell, parce qu'elle a osé lui faire concurrence dans la ville d'Ingersoll, et par conséquent il fallait insérer un article dans cette loi qui puisse lui permettre de faire payer à sa concurrente une compensation.

M. McKENZIE: Que veut-on dire par compensation dans la circonstance?

M. SUTHERLAND: La compagnie Bell impose une taxe de $300 par année à toutes les compagnies étrangères pour le privilège de faire correspondre leurs lignes, avec les siennes. En plus de cela, pour chaque appel à longue distance venant de la ligne d'Ingersoll ou d'une autre ligne locale, il faut payer un supplément de 10 cents, dont 7 vont à la compagnie Bell et 3 à la compagnie locale. Il faut que la compagnie d'Ingersoll reçoive dix mille appels téléphoniques avant de pouvoir retirer un sou de revenu, parce qu'elle doit payer $300 pour avoir le privilège de faire correspondre ses lignes avec celles de la compagnie Bell. En réalité, ces compagnies locales sont d'une grande utilité pour la compagnie Bell, parce qu'elles lui permettent d'atteindre les habitants des campagnes. L'an dernier, la compagnie d'Ingersoll a reçu 7,244 appels téléphoniques directs et 11,847 des lignes de la compagnie Bell. Il me semble que le paiement d'une somme de sept sous par appel constitue une compensation suffisante pour la compagnie Bell. En toute justice pour les compagnies locales, les dix sous devraient être divisés en parts égales: la compagnie locale devrait recevoir cinq sous et la compagnie Bell autant. Ce ne serait que juste, car les compagnies, se rendent mutuellement autant de services. Vraiment, je ne vois pas pourquoi ce projet doit contenir une disposition de ce genre-ci.

Dans une cause qui a été soumise à la commission des chemins de fer, il y a quelques années, et qui a été soumise aussi au tribunal, un des juges décida que du moment que le Parlement n'avait pas défini la chose clairement, mais avait inséré ces mots dans la loi, il avait eu probablement dans l'idée qu'il y aurait des cas où l'on pourrait exiger une compensation. Ces cas ne se produisent que lorsqu'une compagnie vient faire concurrence à la compagnie Bell. Si l'on veut encourager le monopole, si l'on veut étouffer l'initiative privée pour les compagnies moins importantes et moins puissantes, alors je vous dirai de laisser les mots en question. Mais si l'on veut traiter toutes les entreprises également, qu'elles soient puissantes ou non, ces mots doivent disparaître du projet de loi.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je faisais partie du comité spécial qui a examiné ce projet de loi, et j'ai écouté presque tout ce qui s'est dit. J'ai voté contre l'article tel qu'il est rédigé, si

bien que je me sens à l'aise pour voter en faveur de l'amendement de mon honorable ami (M. Wallace). Si je m'oppose à ce que l'on fasse mention de compensation, c'est qu'en ce faisant nous laissons croire qu'il y a des cas où l'on doit donner une compensation.

Je ne peux pas me figurer un cas où l'on doive imposer une taxe de trois, quatre ou cinq cents dollars à une compagnie locale. La compagnie Bell cherche à augmenter son volume d'affaires; or, plus elle reçoit d'appels à longue distance, plus elle fait d'argent. La correspondance dans les campagnes est un avantage pour elle, et cependant elle a la part du lion dans la somme de dix centins que la personne qui appelle doit payer. Cette compensation n'a pour objet que d'empêcher la concurrence. Le député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) nous a dit que la compagnie Bell n'exigeait pas toujours une compensation, mais seulement dans les cas ou l'on lui faisait concurrence.

Si l'on accorde à la compagnie le droit à une indemnité, elle le demandera toujours, dans le but d'atténuer la rivalité. Pourquoi le Parlement aiderait-il à la compagnie de téléphone Bell à atténuer la concurrence? Les tarifs des lignes locales, comme ceux de la ligne principale sont soumis à la juridiction de la commission, et si les lignes locales manifestent une trop forte tendance à abaisser les tarifs, la commission aura le devoir de veiller à ce qu'on ne commette pas d'injustice en pareille matière. Il y a lieu d'accorder une indemnité quand il y a concurrence, mais non pas, lorsqu'il n'y a pas de rivalité. L'objection, c'est que le droit à la compensation est utilisé pour un but ultérieur et ne s'inspire pas de l'intérêt public. La question n'a guère d'importance pour la Nouvelle-Ecosse, mais il existe, paraît-il, huit ou neuf cents lignes dans l'Ontario faisant des raccordements avec la compagnie de téléphone Bell qui seront atteintes par notre décision dans l'espèce. Je voterai l'adoption de l'amendement de mon honorable ami.

M. STEVENS: Il s'agit d'une loi générale réglementant les chemins de fer, les téléphones, les télégraphes et le reste, et la commission des chemins de fer s'acquitte de la gestion de ces réseaux d'une façon qui lui fait le plus grand honneur. Cet article se rattache non seulement à une compagnie téléphonique en particulier, mais aux compagnies de téléphone canadiennes en général; et il s'applique tout autant à la compagnie téléphonique de la Colombie-Anglaise qu'à la compagnie téléphonique Bell d'Ontario. Quand une compagnie ou une province, une municipalité ou une corporation désire se relier à une ligne téléphonique, sans pouvoir s'entendre avec la compagnie touchant le privilège d'usage, le raccordement ou la communication, elle peut s'adresser à la commission qui redressera son grief. Cet article, comme nombre de députés l'ont donné à entendre, ne constitue pas une protection pour la compagnie téléphonique Bell; c'est plutôt une restriction bien réelle imposée à des compagnies comme la compagnie Bell. L'article prescrit que d'autres compagnies ne jouissant pas des avantages de ces grandes compagnies peuvent s'adresser à la commission relativement aux conditions de leurs raccordements, et évidemment la commission regarde la commodité du public comme chose de première importance. L'article ajoute:

> Et la commission peut ordonner à cette compagnie de fournir ce raccordement, cette communication ou ce privilège d'usage à telles conditions, y compris une idemnité, s'il y a lieu.

L'argument ici se résume à une question de fait. La raison alléguée par tous ceux qui critiquent la rédaction de l'article, c'est qu'il ne doit pas exister d'indemnité; mais nous ne sommes pas en mesure de décider qu'en aucune circonstance, au Canada, il n'y aura lieu d'accorder une compensation. Cet article fonctionne dans les deux sens. Non seulement il atteint la compagnie téléphonique Bell, encore que cette compagnie ait figuré au débat à titre d'exemple, et si nous faisons la radiation de ces mots, nous empêcherons la commission des chemins de fer d'accorder une indemnité, lorsqu'il est clairement établi qu'il y a lieu de le faire. Voici donc ce que je tiens à élucider. Ce tribunal a été établi dans le but de faire l'instruction de ces causes à fond; ce comité et le comité spécial ne sauraient espérer qu'ils pourront décider ces affaires sur le fond: il nous faut donc attribuer à la commission les plus amples pouvoirs. A mon avis, ces compagnies locales, si souvent citées ici, sont en toute sécurité entre les mains de la commission. Force nous est bien d'en convenir. Si la commission des chemins de fer n'a pas la compétence voulue pour l'application de cette loi, notre premier devoir sera d'en faire un tribunal compétent; or, je prétends que son dossier prouve hors de tout doute que l'intérêt public et les intérêts des différentes compagnies sont en toute sécurité sous sa gestion. Ce serait une grave erreur de restreindre les pouvoirs de cette commission relativement

à l'application de cet article ou d'autres dispositons similaires dans ce bill.

M. SEXSMITH: Je souscris à l'avis exprimé par le député de Guysborough (M. Sinclair). Il ne s'agit nullement de refuser de faire confiance à la commission des chemins de fer; c'est au comité qu'il appartient de décider. Sans être bien au courant de la situation de la compagnie téléphonique de la Colombie-Anglaise, je connais assez familièrement la compagnie téléphonique Bell du Canada, et si ce comité ne veut pas affirmer que la compagnie de téléphone Bell, la plus puissante de ce genre au pays, a droit au monopole et celui d'obliger toute compagnie municipale ou d'intérêt privé qui veut se servir de ses lignes de longue distance à payer la taxe régulière et à exiger de ces lignes une taxe supplémentaire de 10 sous, pourquoi ne pas supprimer ces mots?

L'hon. M. REID: Si je saisis bien la pensée de l'honorable député, il veut que l'article soit rédigé de telle façon que la compagnie téléphonique Bell ne puisse exiger cette taxe de 10 sous pour une communication locale; or, la radiation des mots "y compris une compensation, s'il y a lieu" ne réaliserait pas son vœu, puisque l'article porte encore que la commission a le pouvoir d'ordonner l'établissement du raccordement aux conditions qu'elle juge justes et équitables.

M. SEXSMITH: Les compagnies particulières seraient parfaitement satisfaites si ces mots étaient supprimés, parce que, apparemment, on a rendu dans le passé une décision sur ces mots mêmes. Mais en mettant cela complètement de côté, je ne peux pas admettre que la compagnie de téléphone Bell ait le droit d'imposer à toute autre compagnie une somme supplémentaire de dix cents, à moins que les membres de ce comité disent: Oui, parce que vous avez maintenant un monopole, nous vous permettrons de le conserver et nous vous laisserons infliger une amende aux autres compagnies particulières ou municipales, qui sont au nombre de deux ou trois cents dans tout le Canada.

M. BUREAU: Ce n'est pas une question qui affecte seulement l'Ontario. Comme l'a dit l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), elle affecte toute compagnie de téléphone. Pourquoi amène-t-on la compagnie de téléphone Bell dans cette discussion? Simplement pour obscurcir la question et essayer d'exciter de la sympathie. Nous légiférons pour tout le Canada. La compagnie de téléphone Bell n'exploite pas de réseau au Manitoba, et je ne crois pas qu'elle existe dans la Colombie-Anglaise. Supposons que la compagnie de téléphone British Columbia ait quelque raccordement à faire avec une compagnie particulière de téléphone, pourquoi l'empêcherait-on d'obtenir une compensation devant la commission des chemins de fer, parce qu'il existe des griefs dans une ou deux provinces contre une compagnie particulière de téléphone?

M. STEVENS: Dans une province.

M. BUREAU: Je ne pense pas que ce soit juste. Comme l'a dit l'honorable député de Vancouver-Centre, nous devons admettre que les commissaires des chemins de fer forment un tribunal équitable, ou nous ne devons pas avoir confiance en eux. Nous pouvons avoir confiance en eux pour donner justice, et ce que ce Parlement cherche à faire, c'est d'établir une législation qui donnera justice. Si nous n'avons pas confiance en eux, à quoi sert d'avoir des commissaires des chemins de fer et de soumettre à cette commission tous les différends qui peuvent se soulever en vertu de la loi des chemins de fer? Si nous supprimons ces mots, nous diminuons les pouvoirs de cette commission; nous donnons à ce tribunal l'avis suivant: Nous voulons bien que vous alliez jusqu'à cette distance, mais nous n'avons pas confiance en vous, dès que cette distance est franchie. Je n'aime pas à limiter la juridiction d'aucune cour pour servir un dessein spécial, quand, dans ce bill, nous légiférons pour le Canada tout entier et pour chaque citoyen du Canada. La conduite de la commission, dans le passé, justifie la confiance que j'ai en elle, et je consens à avoir confiance en elle pour porter remède aux torts qui peuvent être faits à un particulier ou à une compagnie. Nous ne voulons pas obscurcir la question comme cela s'est fait à propos d'un bill, quand on a laissé entendre que si certains députés étaient opposés à un article de ce bill, ils étaient les adversaires de la nationalisation des chemins de fer. Ce n'était pas alors la question dont il s'agissait et ce n'est pas ici la question. Il y a un tribunal pour régler tous ces différends et nous pouvons laisser en toute sécurité cette question aux soins de la commission.

L'hon. M. FIELDING: Les arguments présentés par l'honorable député de Peterborough (M. Sexsmith), l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) et par l'honorable député d'Antigonish-Guysborough (M. Sinclair) étaient d'excellents arguments à soumettre à la commission des chemins

de fer, mais ce ne sont pas des motifs qui devraient nous empêcher de permettre à la commission de s'occuper de cette question. Si l'on nous demandait maintenant de décider s'il y aura ou s'il n'y aura pas d'indemnité, nous pourrions avoir quelque difficulté à nous prononcer, et je crois qu'après les excellents discours que je viens d'entendre, je voterais contre, mais tout ce qu'on nous demande maintenant, c'est ceci: la commission pourra-t-elle s'informer en tout temps si c'est un cas qui prévoit une indemnité? C'est certainement une question qui relève de l'autorité des commissaires. Les mots "indemnité, s'il y a lieu" qui forment l'objet de la discussion, peuvent naturellement donner l'occasion à la compagnie de présenter une réclamation. A ce point de vue, ces mots ont une certaine valeur pour la compagnie, mais il reste à savoir s'ils auront une influence sur l'esprit des commissaires des chemins de fer. Ils ne se laisseront pas influencer par ces mots. S'ils doivent encourager la compagnie de téléphone Bell ou toute autre compagnie à baser sur eux une réclamation, cela peut leur faire plaisir et cela ne nuit à personne, parce que les commissaires des chemins de fer forment un tribunal et nous pouvons leur permettre de s'enquérir si, dans un cas exceptionnel, il existe une juste prétention à une indemnité.

M. SEXSMITH: Il ne s'agit pas simplement de la compagnie de téléphone Bell, mais de toutes les compagnies de téléphone à longue distance. La question que ce comité doit décider est de savoir si les compagnies de téléphone particulières et les compagnies municipales seront obligées de payer à la compagnie de téléphone Bell, en plus du tarif régulier, dix cents pour un message à longue distance. J'ai confiance aux commissaires des chemins de fer, mais ce comité dira-t-il que toute compagnie particulière ou municipale de téléphone doit s'adresser à la commission des chemins de fer, si elle ne veut pas payer ces dix cents supplémentaires?

M. McGIBBON (Muskoka): J'ai grand plaisir à appuyer l'amendement de l'honorable député de York-Ouest (M. Wallace). Les gens ont jugé nécessaire de construire des lignes de téléphone dans les campagnes pour leur usage particulier; c'est pour cette raison que les grandes compagnies comme la compagnie de téléphone Bell, par exemple, ont refusé de le faire. Les actionnaires ont placé des fonds dans ces entreprises dont un bon nombre, à ma connaissance, n'ont jamais rapporté un sou d'intérêt. De plus, ces compagnies particulières sont obligées de payer fort cher pour expédier un message téléphonique à longue distance. Je prétends que c'est là une criante injustice à l'égard du public. Le téléphone est une entreprise d'utilité publique et son extension dans les districts agricoles est destinée à être l'un des principaux agents pour décider les gens à rester sur leurs terres. Je suis d'avis que nous devrions donner tout l'encouragement possible à ces petites compagnies de téléphone, au lieu de tenir suspendue au-dessus de leurs têtes une menace comme celle que constitue l'article en question. Pour moi, il y va de l'intérêt public d'éliminer absolument cet article. La plupart de ces petites compagnies ne réussissent guère à rembourser plus que les frais d'exploitation tandis que la compagnie du téléphone Bell est l'une des plus riches qui existent au Canada, à l'heure qu'il est. Les journaux quotidiens font voir qu'elle paie à ses actionnaires un dividende de 8 p .100; or, voilà qu'à cette heure elle augmente l'extension de ses actions pour les distribuer dans la proportion d'une nouvelle action pour quatre actions détenues; un actionnaire de la compagnie est en mesure d'obtenir ces nouvelles actions à un rabais de 12 p. 100 de moins que le prix du marché. Cette puissante compagnie, selon moi, n'a donc pas besoin d'encouragement de la part du Parlement canadien. Pour moi, nous devrions adopter des lois pour protéger le peuple et surtout la population agricole, afin de les encourager à rester sur les fermes et à produire à outrance; c'est le seul moyen qui nous permettra de rembourser à la longue l'énorme dette nationale que nous avons contractée.

M. SUTHERLAND: Ces mots "moyennant indemnité" sont insérés dans la loi depuis des années et nous sommes en mesure de juger des effets qu'ils ont produits.

Le raisonnement de mon honorable ami (M. Fielding) serait très convainquant s'il s'agissait de l'adoption d'une nouvelle loi, mais tel n'est pas le cas. Nous savons par l'expérience réelle que nous avons acquise que ces mots ont été insérés dans la loi à la seule fin d'empêcher d'autres compagnies de faire concurrence à la compagnie Bell.

Si je suis bien renseigné, la question a été discutée à fond au comité spécial. Il ne s'agit pas de construire des lignes téléphoniques dans l'Ouest canadien ou dans la Colombie-Anglaise, mais bien de lignes faisant concurrence à la compagnie Bell. La

puissante compagnie désire faire punir ces compagnies parce qu'elles ont empiété sur ses réserves.

On a mentionné ici le fait que la compagnie d'Ingersoll est l'une des plus coupables sous ce rapport. C'est plutôt une circonstance remarquable que la compagnie de téléphone d'Ingersoll ait pu réussir à prolonger son réseau dans tous les environs d'Ingersoll, après que la compagnie de téléphone Bell eût refusé de le faire. La ville d'Ingersoll a une population d'environ 6,000 âmes; or, la grande majorité des habitants étaient désireux d'être en communication avec la population des districts agricoles et voilà pourquoi la Ingersoll Telephone Company possède plus de 600 souscripteurs dans la ville même de Ingersoll, de sorte qu'elle fait directement concurrence à la compagnie Bell à cet endroit. La compagnie de téléphone d'Ingersoll ne perçoit pas un sou de revenu sur 10,000 messages expédiés sur ces lignes rurales, parce que la compagnie Bell garde tout à titre d'indemnité. Au delà de 10,000, la compagnie d'Ingersoll reçoit 3 cents et la compagnie Bell 7 cents par message. Voilà de quelle façon la puissante compagnie Bell traite cette petite compagnie qui s'adresse à l'heure qu'il est au Parlement—non pas à la commission des chemins de fer, mais aux hommes qui ont été envoyés ici pour représenter les intérêts du peuple—pour les adjurer d'adopter une loi, afin de la protéger contre de pareilles injustices.

En justice pour cette petite compagnie nous ne devrions pas hésiter à agir. Le Parlement devrait déclarer qu'il n'est pas disposé à tolérer plus longtemps les agissements de la compagnie Bell. J'irai plus loin que cela et j'affirme que les petites compagnies devraient toucher 50 p. 100 des recettes provenant des conversations interurbaines qui ont lieu sur leurs lignes, à la place du partage actuel dans la proportion de 3 à 7.

M. NESBITT: Un bon nombre de compagnies touchent la moitié des recettes provenant de cette source. Je fais partie de deux compagnies où c'est la règle établie.

M. SUTHERLAND: En concluant des arrangements particuliers avec la compagnie Bell. L'argument que fait valoir l'honorable député est de nature à nous autoriser à supprimer les mots en question.

M. NICHOLSON (Algoma): Relativement au mot "indemnité", il semblerait que l'on oublie un point important. Si je m'en souviens bien, il existe une décision judiciaire que puisque le Parlement a inséré le mot "indemnité", il est raisonnable de présumer que la commission doit accorder une indemnité, peu importe qu'elle le trouve juste ou non. Nous pouvons accepter les décisions de la commission des chemins de fer comme des arrêts justes; or, la meilleure manière de manifester la confiance que nous reposons en la commission des chemins de fer, ce serait de retrancher le mot "indemnité", puisqu'en ce faisant nous laisserions toute la question à la décision des commissaires.

Sans le mot "indemnité", l'article se lira comme il suit:

> La commission peut ordonner à la compagnie de fournir ce raccordement, cette communication ou ce privilège d'usage à telle condition, y compris une indemnité....

L'hon. M. FIELDING: S'il y a lieu.

M. NICHOLSON (Algoma): Parfaitement. Le mot a été retranché par les Communes en 1917 et rétabli par le Sénat cette année. Le Sénat a rétabli les mots "y compris une indemnité", après lesquels il a ajouté "s'il y a lieu". Je ne suis pas avocat, et je n'entreprendrai pas de discuter cette question en droit. Je ne laisse pas de croire cependant que, pour la plupart des avocats, les mots "y compris une indemnité", ferait raisonnablement supposer que nous nous y attendions et que, dans cette attente, nous chargeons la commission des chemins de fer d'en établir le chiffre. Sans ces mots, l'affaire est toute dans leurs mains, comme dans le cas des tarifs pour le transport des voyageurs ou des marchandises et de bien d'autres choses.

M. McKENZIE: L'amendement dont il s'agit me met dans une position embarrassante. Je veux bien que l'on retranche les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu", mais non le reste de l'amendement. La commission devrait, ce me semble, avoir les mains absolument libres en ce qui regarde les tarifs. Je crois savoir que la cour Suprême d'Ontario a vu dans ce mot d'indemnité un sens la contraignant à rendre telle décision plutôt qu'une autre. Je consentirais au retranchement de ces mots, mais non à celui du reste de l'amendement.

L'hon. M. REID: La décision dont parle mon honorable ami avait rapport, je crois, à la première loi des chemins de fer, laquelle disait: "à telle condition que la commission jugera juste et utile". Dans ce cas, il fut décidé qu'il y aurait indemnité conformément à cette interprétation. Les mots "s'il y a lieu" ont été ajoutés pour être certain que la commission aura le pouvoir de dire s'il y aura une indemnité ou

non. Si ces mots étaient retranchés, la commission des chemins de fer ne pourrait accorder une indemnité, même au cas où elle considérerait qu'il y a lieu. Le retranchement de ces mots par un acte exprès du Parlement serait interprété comme indiquant de sa part une intention de ne pas accorder d'indemnité et la commission n'aurait pas le droit de se prononcer à cet égard. Si le reste de l'article est laissé dans la loi, la commission aura naturellement le pouvoir de disposer de la question des tarifs et des péages.

M. McKENZIE: Je crois que la commission aura tous les pouvoirs dont elle peut avoir besoin, même en omettant ces mots de la 29e ligne. Si elle ne peut accorder une indemnité, il lui est toujours permis d'accroître les tarifs et d'égaliser ainsi les choses. Elle n'a pas besoin d'appeler cela une indemnité. Nous lui reconnaissons le pouvoir absolu à l'égard de tous les raisonnements que pourront faire valoir les parties intéressées. Je n'ai jamais eu le plaisir de paraître devant la commission, qui, m'a-t-on dit, est un tribunal très démocratique, prête à entendre toute demande formulée dans des termes convenables, prête à rendre un jugement qui porte sur toute la question. Il est loisible aux intéressés de faire valoir leur cause avec toute l'énergie dont ils sont capables, et la commission se prononce ensuite sur la valeur des faits qui lui ont été exposés. Il est bien inutile par conséquent de lui faire remarquer qu'elle devra examiner la question de l'indemnité. Si l'on décide de donner à la commission ses coudées franches, après le jugement qu'a rendu la cour Suprême d'Ontario, je consens à ce que l'on retranche les mots dont il s'agit, et je voterai en conséquence; mais, si l'honorable député insiste pour le reste de son amendement, il m'est impossible de lui donner mon appui.

M. BALL: Les mots "y compris une indemnité" sont superflus. Leur élimination n'enlèverait absolument rien aux pouvoirs de la commission des chemins de fer. La difficulté serait de tout point résolue si l'article se lisait comme il suit:

La commission peut ordonner à la compagnie de fournir ce raccordement, cette communication ou ce privilège d'usage à telle condition qu'elle trouve juste et utile.

Le mot indemnité est inutile, trompeur et suggestif, et la commission n'en aurait pas moins, sans le mot, le pouvoir de se prononcer en la matière. Les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu" sont l'objet d'une vive opposition de la part de ceux qui ont expérimenté l'effet de cet article. Des lettres me sont parvenues de mon comté à l'égard de lignes rurales et elles expriment l'avis que ces compagnies rurales devraient être supprimées.

M. NICHOLSON (Algoma): Je proposerais la suppression des mots "y compris une indemnité s'il y a lieu" dans la 29e ligne.

M. le PRESIDENT: Cela fait partie de l'amendement.

L'hon. M. REID: Si un raccordement était effectué dans l'Est ou dans l'Ouest entre une ligne rurale et celle de la compagnie Bell, cette dernière n'aurait aucunement part à la place supplémentaire demandée par la ligne rurale. L'article se lirait ainsi:

Mais il ne sera pas exigé de la compagnie en premier lieu mentionnée, de la province, de la municipalité ou de la corporation, pour conversation à longue distance ou messages transmis par une ligne possédée, dirigée ou exploitée par la compagnie, plus que ne le comporte le tarif établi de la compagnie, pour communication à longue distance.

Par conséquent, il n'y aura pas de charge supplémentaire à acquitter pour communication avec la compagnie Bell ou la British Columbia Company.

M. STEWART: Nous avons le devoir de protéger le peuple. En adoptant un article qui permette à la commission d'accorder une indemnité, nous l'invitons à exercer des préférences injustes. Si nous avons tous confiance en la Commission ne mettons pas de dispositions comme celle-ci dans la loi. Si l'article ne doit pas exister retranchons-le. D'après moi, il ne devrait pas être là. Aucune compagnie n'exerce de plus grand monopole, au Canada, que la compagnie de téléphone Bell; elle a fait tellement d'argent qu'elle ne sait plus comment en disposer et qu'elle s'est imaginé de fonder une compagnie d'assurance à cette fin. Or, on lui permet, ici, d'exiger ce qu'elle ne devrait pas exiger. Nous avons négligé notre devoir à cet égard, dans le passé. Ce soir, nous avons à retrancher ces mots-là. La taxe de dix cents est odieuse, il ne faudrait plus la tolérer.

M. SUTHERLAND: On pourrait peut-être faire disparaître la difficulté par un sous-amendement d'après lequel l'article comprendrait les mots à "telle condition, sans indemnité, que la commission trouvera juste". Le sous-amendement provoqué par la proposition d'amendement de l'honorable député de . . . .

M. le PRESIDENT: Je viens de décider que la proposition d'amendement traitait déjà le point soulevé dans le sous-amendement présenté par l'honorable député d'Algoma (M. Nicholson). Si l'amendement est adopté, l'honorable député devra renoncer au sien, mais que s'il ne l'est pas, il pourra proposer un nouvel amendement portant que ces mots-là soient biffés.

M. WALLACE: Je serais bien aise que l'on biffât, dans la trente-cinquième ligne, les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu".

M. McKENZIE: L'honorable député veut-il abandonner le reste de la proposition d'amendement?

M. WALLACE: Je veux tout simplement en retrancher les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu". Je propose donc:

Que l'on modifie le paragraphe 7 de l'article 376 en en retranchant, dans la trente-cinquième ligne, les mots "y compris une indemnité s'il y a lieu".

La proposition d'amendement de M. Wallace est adoptée sur division. 47 pour, 9 contre.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Article 380 (statistiques et rapports.)

L'hon. M. REID: Je propose que l'on apporte à l'article les modifications que voici:

Retrancher du sous-titre de l'article 380 les mots "Au ministre".

Paragraphe 1, ligne 5, retrancher les mot "et fournies" puis remplacer le mot "Ministre" par le mot "Commission".

Paragraphe 2, ligne 8, retrancher le mot "Ministre" et y substituer le mot "Commission".

Paragraphe 3, ligne 8, substituer le mot "Commission" au mot "ministre".

Paragraphe 4, ligne 3, remplacer le mot "Ministre" par les mots "statisticien fédéral" et dans la ligne 5, remplacer le mot "Ministre" par le mot "Commission".

M. CAMPBELL: Comme les articles 380 à 384 figurent déjà dans la loi des statistiques, pourquoi l'honorable ministre ne les a-t-il pas retranchés en entier? Il me semble que l'on propose ces amendements pour rendre les articles plus conformes à la loi des statistiques? J'ajouterai que l'article 385 me semble viser le même but. Peut-être y a-t-il une explication à donner? Comme je n'étais pas membre du comité spécial, j'ignore ce qui s'y est dit.

L'hon. M. REID: C'est le ministre des Chemins de fer et Canaux qui a recueilli les statistiques dans le passé. La commision des chemins de fer en recueille quelques-unes et elle sait, peut-être, mieux que nous celles qu'il convient de recueillir. On a jugé à propos de faire envoyer les statistiques à cette commission et au statisticien fédéral.

M. CAMPBELL: Est-ce que, désormais, le ministère des Chemins de fer et Canaux ne s'occupera plus de recueillir de statistiques?

L'hon. M. REID: Non; ce devoir est assumé par la commission des chemins de fer et par le statisticien fédéral. Ce sont eux qui publient la statistique à l'usage du public. La commission conserve sa copie en liasse, et elle s'en sert pour ses propres fins.

M. CAMPBELL: L'article 385 ne s'applique-t-il pas au même objet que les articles précédents?

L'hon. M. REID: Nous réglerons ce point lorsque nous serons rendus à l'article 385.

M. CAMPBELL: Je croyais qu'il était déjà réglé.

L'hon. M. REID: Cet article-là a été adopté.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 381 (rapports sur le trafic).

L'hon. M. REID propose de modifier l'article de la manière suivante:

Article 381, paragraphe (1er), 3e ligne, remplacer "ministre" par "commission", et dans la 4e ligne, remplacer "hebdomadaires" par mensuels"; dans la 5e ligne, remplacer "sept" par "fin" et biffer tout ce qui suit le mot mois jusqu'à la fin du paragraphe, dans la 6e ligne.

Paragraphe 2, ligne 2e, biffer les mots "et fournies" et remplacer "ministre" par "commission".

Paragraphe 3, ligne 3e, remplacer "ministre" par "statisticien fédéral".

Paragraphe 4, ligne 1re, remplacer "ministre" par "commission".

(L'article, ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 382 (rapports annuels sur les accidents.)

L'hon. M. REID propose que l'article soit modifié de la manière suivante:

Article 382, paragraphe 1er, remplacer "le ministre" par la "commission", dans les 4e et 7e lignes.

Paragraphe 2, ligne 6e, remplacer "juin" par "décembre".

Paragraphe 3, ligne 3e, remplacer "ministre" par "statisticien fédéral", et dans la 4e ligne, remplacer "août" par "février".

Paragraphe 4, ligne 2e, remplacer "le ministre" par "la commission".

Paragraphe 5, ligne 1re, remplacer "le ministre" par "la commission".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 383 (autres rapports sur les accidents).

L'hon. M. REID propose que l'article soit modifié de la manière suivante.

Remplacer "le ministre" par "la commission" dans les lignes 1, 2 et 7.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 385 (la commission peut exiger des rapports).

L'hon. M. REID: L'honorable député (M. Campbell) a demandé des renseignements au sujet de l'article 385.

M. CAMPBELL: Je proposerai qu'il soit remis à l'étude. J'aimerais obtenir du ministre des explications sur cet article.

L'hon. M. REID: L'article 385 se trouve dans la loi depuis quelques années et le comité a cru sage de l'y laisser. Je crois savoir qu'à l'égard de la statistique mentionnée dans cet article, M. Coats, le statisticien fédéral, et sir Henry Drayton, le président de la commission, se sont réunis et ont rédigé les articles 380, 381, 382 et 383, qui viennent d'être adoptés, ainsi que l'article 385. M. Coats m'a remis les amendements tels que je les ai cités, je n'ai pas examiné avec lui cet article en particulier, mais j'ai pris pour acquis qu'il le satisfaisait et qu'il satisfaisait aussi la commission.

M. CAMPBELL: L'article paraît inutile. Il ne fait pas de mal, j'imagine, mais je ne vois pas pourquoi on conserve l'article 385 qui s'applique, pour bien dire, aux mêmes objets que les articles 380 à 384.

L'hon. M. REID: Il s'applique aussi à d'autres.

M. CAMPBELL: Nous modifions la loi et nous devrions la modifier convenablement.

M. NESBITT: L'article 385 est celui qui a trait aux états financiers.

Sur l'article 392 (prescription).

M. MACKIE: Le sens du 1er paragraphe a été pendant des années l'objet de différends et de doutes judiciaires, et il faudra le rédiger autrement afin d'établir clairement trois choses: le temps requis pour la prescription des actions personnelles, le temps requis pour la prescription des demandes d'indemnités pour le dommage causé aux terres et le temps requis pour la prescription des autres actions.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 409 (marcher sur la voie; amende).

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crains que la rédaction ne soit fautive. Lorsqu'il aura été modifié, l'article sera ainsi conçu:

Toute personne non attachée au service du chemin de fer ni employée par la compagnie qui marche dans la cour ou sur la voie de la compagnie, excepté aux endroits où celle-ci traverse ou longe un chemin public, est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende de dix dollars au plus.

A quel mot se rapporte "celle-ci"? Si cette expression se rapporte à la voie, je la comprends; mais si elle a trait à la cour, je ne vois pas comment la cour peut traverser ou longer un chemin public.

M. BUREAU: Il peut se faire qu'une rue traverse la cour. Nous avons cela à Trois-Rivières.

L'hon. M. REID: Nous pouvons l'adopter et je le ferai rédiger de nouveau.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

Sur l'article 436 (ouvrir un colis dans le but d'en voler le contenu).

L'hon. M. REID: L'article est modifié pour le rendre plus clair.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 444, paragraphe "e" (voyage par fraude sur un train).

M. BUREAU: A-t-on exprimé quelque doute qu'un homme qui est sous les ordres du contremaître de la voie est sujet à l'application de cet article?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas de raison pour qu'un homme qui entre par fraude dans un train avec l'intention de ne pas payer sa place, que ce soit avec ou sans la connaissance des employés de la compagnie, ne soit pas puni. Si c'est avec la connaissance et le consentement d'un fonctionnaire ou d'un employé de la compagnie, il est coupable de conspiration pour frauder, ce qui est clairement punissable.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

La séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 21 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

RAPPORT DU COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. HENDERS dépose sur le bureau le 1er rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation, ainsi conçu:

Votre comité, pour l'information de la Chambre, fait rapport des témoignages qui ont été

donnés devant lui durant la présente session du Parlement.

Le témoignage du docteur S. F. Tolmie, M.P., sur le "Contrôle et l'enrayement de la tuberculose chez la race bovine", et "Comment notre bétail peut être amélioré et une industrie solide et permanente établie". Le témoignage de M. H. S. Arkell, commissaire du bétail, sur les "Perspective et marché pour le bétail en 1919". Le témoignage de M. J. A. Ruddick, commissaire de l'industrie laitière et de l'emmagasinage frigorifique, sur "Les besoins du Canada touchant le transport, la réfrigération et l'emmagasinage frigorifique, ayant en vue le développement possible et nécessaire du bétail". Une allocution par l'honorable M. Crerar, ministre de l'Agriculture, sur "Les conditions générales et les perspectives de l'agriculture en 1919", et une série de discours par différents orateurs sur "L'uniformisation des différentes parties des véhicules et machines agricoles".

Votre comité vous propose que 5,000 exemplaires des cinq premiers témoignages soient imprimés sous forme de Livres bleus, et publiés comme appendice aux Journaux de 1919.

L'ENQUETE SUR LE SERVICE INTERIEUR.

M. STEELE propose l'adoption du 1er rapport du comité spécial chargé de s'enquérir de la possibilité de réduire ou de remanier le personnel du service intérieur de façon à ce qu'il donne le rendement le plus considérable possible avec le moins d'employés possible.

Cette motion est adoptée.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

M. ARTHURS, DEPUTE.

M. PEDLOW demande:

1. Quelle somme totale a reçue le colonel James Arthurs, député de Parry-Sound, comme solde et allocation, du ministère de la Milice et de la Défense, pendant son service au Canada et outre-mer?
2. A quelle date ses relations avec le ministère de la Milice et de la Défense ont-elles cessé?
3. A-t-il depuis lors reçu d'autres sommes du ministère de la Milice et de la Défense?
4. Dans l'affirmative, combien, et pour quels services?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1, 2 et 3. Impossible d'obtenir, au Canada, les renseignements nécessaires pour répondre à cette question; on a câblé en Europe pour les obtenir.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. BUREAU:

Combien de décrets ont été adoptés sous l'empire de la loi des mesures de guerre?

Par M. CHISHOLM:

1. Quelles sommes ont été payées à la Morrison's, Limited, ou à B. A. Morrison, d'Amherst, Nouvelle-Ecosse, pour fournitures destinées aux camps militaires et d'internement de l'endroit, pendant les exercices 1915, 1916, 1917 et 1918?
2. Quelles sommes ont été payées à Edgar Fillmore, d'Amherst, Nouvelle-Ecosse, pendant la même période?
3. De qui a-t-on acheté le charbon pour les casernes militaires, l'arsenal et le camp d'internement à Amherst, Nouvelle-Ecosse, pendant la période susdite?
4. Combien a-t-on payé la tonne pour le charbon fourni?

Par M. PREVOST:

1. Quelles sommes d'argent ont été payées à toutes personnes qui ont représenté le ministère de la Milice devant les juges d'exemption et les tribunaux d'appel à Montréal, à Québec et à Ottawa, respectivement, pendant tout le temps de la mise en vigueur de la loi du service militaire, soit avant, soit après le 4 février 1918?
2. Quelles sont ces personnes, et combien chacune d'elles a-t-elle reçu?

RENVOI A UN COMITE SPECIAL DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES REMEDES BREVETES.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le projet de loi , adopté par le Sénat, tendant à modifier la loi sur les spécialités et les remèdes brevetés.

L'hon. A. K. MACLEAN: Lorsque ce bill fut discuté en comité général, il y a quelques jours, on y a apporté des modifications considérables. Il prête à objections sur certains points et quelques-unes de ses dispositions ont provoqué de nombreuses requêtes. Comme il est tout juste que les requérants soient entendus, ce que nous avons de mieux à faire, c'est de renvoyer le bill à un comité spécial. Je propose donc, si j'ai l'assentiment de la Chambre:

Que l'objet n° 21 soit rayé et que le bill n° 53 soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Béland, Copp, Cowan, Douglas (Cap-Breton), Long, McMaster, Manion, Nesbitt, Pedlow, Sheard, Stevens et Sutherland, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'entendre les témoins sous serment et faire rapport de temps à autre.

L'hon. M. BELAND: A cette date avancée de la session, il est bien improbable que le comité spécial dont on vient de proposer l'institution ait le temps de siéger, de recueillir des dépositions et de faire rapport. Je ne sais par quel autre moyen nous pourrions procéder, mais il est évident que ce comité n'aura pas le temps d'étudier ce bill sous tous ses aspects et de faire rapport, et que, de son côté, la Chambre n'aura pas le temps, non plus, de l'étudier à fond. Il devrait être renvoyé à un nouvel examen en comité général.

L'honorable ministre a eu, sans doute, de nombreuses entrevues depuis que le projet est venu en discussion devant le comité, et il est peut-être en état de suggérer certains

amendements. Je crois que le moyen que je propose serait le meilleur et que si nous n'y avons recours, la loi va rester ce qu'elle est aujourd'hui.

L'hon. M. MACLEAN: J'ai reçu plusieurs requêtes me priant d'instituer ce comité. Je pense qu'une séance suffira pour entendre l'exposé des griefs. Je ne vois pas pourquoi il lui serait impossible de faire son rapport à courte échéance.

M. GAUVREAU: J'espère qu'à l'avenir le Gouvernement saura que des bills de cette importance doivent être présentés à la Chambre des communes plutôt qu'au Sénat.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être adoptée que du consentement unanime de la Chambre. L'honorable député de Beauce y a-t-il objection?

L'hon. M. BELAND: Non. Je crois que le comité aura pouvoir d'assigner des témoins. Or, il va lui falloir plus d'un jour, seulement pour les interroger.

L'hon. M. MACLEAN: Le comité n'a pas besoin d'exercer ce pouvoir. Ces mots se trouvent invariablement dans des motions de ce genre Ce pouvoir lui est conféré au cas où il désirerait citer quelqu'un devant lui, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'en prévaloir.

M. McGIBBON (Muskoka): Le ministre peut-il nous assurer que nous reverrons ce bill à la présente session?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne vois pas pourquoi nous ne le reverrions pas. Je désire beaucoup en hâter l'adoption.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI TENDANT A PROHIBER L'IMPORTATION ET LE TRAFIC DES LIQUEURS ENIVRANTES.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) propose la 2e lecture du bill n° 107, tendant à ratifier le décret du conseil du 24 février 1919, qui interdit l'importation, la fabrication et le transport des liqueurs enivrantes, et le décret modificatif du 12 avril 1919.

M. McKENZIE: Le premier ministre intérimaire nous donnera-t-il des renseignements au sujet des détails de ce projet de loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Lorsque le comité a délibéré le projet de résolution qui a précédé ce bill j'en ai pleinement expliqué la nature et l'objet, et je ne vois rien qu'il serait utile d'ajouter dans cette circonstance-ci. Si le comité a besoin d'autres renseignements sur des articles du bill, je serai bien aise de donner tous les détails nécessaires.

(La motion est adoptée; le bill est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er, paragraphe 1er (ratification des décrets du conseil; modification de définition de "zone interdite", importation de vin permise peut se faire; autorisation de fabrication dans une province, de liqueurs enivrantes qui peuvent être vendues dans cette province; autorisation de transport de liqueurs dont l'usage est permis; autorisation de la vente de liqueurs dans zone interdite, mais défense de livraison dans cette zone).

M. BUREAU: Avant d'aller plus loin, pouvons-nous obtenir lecture du règlement, tel que modifié. Il ne nous serait guère utile d'entendre dire qu'un mot est biffé dans la 3e ligne ou intercalé dans la 6e.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député n'aura pas de peine à suivre le débat. Il trouvera dans l'annexe le règlement en question, et les modifications sont relativement simples. J'enverrai quelqu'un auprès du conseiller parlementaire, afin de savoir s'il a un exemplaire du bill, tel que modifié, mais en attendant, nous pouvons poursuivre nos travaux. Ainsi, prenons l'article 1er:

> Sont par les présentes déclarés valides, ratifiés et confirmés et déclarés avoir force de loi selon leurs termes, les arrêtés en conseil marqués A et B, à l'annexe de la présente loi, sauf les modifications suivantes audit arrêté en conseil marqué A.

Ainsi que je l'ai expliqué lors de l'examen du projet de résolution, cela veut dire que le ministère prie la Chambre de ratifier et confirmer les deux décrets du conseil, sauf les modifications nécessaires pour donner effet aux lois provinciales concernant la vente des liqueurs enivrantes comme breuvages. Puis l'alinéa "a" de l'article 1er déclare:

> Est modifié l'alinéa "c" du règlement un, par le retranchement de tous les mots, après le mot "naturel", à la dernière ligne de cet alinéa, et par l'insertion des mots suivants, en leur lieu et place "ou les autres liqueurs enivrantes d'un degré limité d'alcool sont autorisées".

M. BUREAU: Cela peut être fort bien; cependant, qu'il me soit permis de dire au premier ministre intérimaire que le même cas s'est présenté hier soir. Quelqu'un est chargé de rédiger les amendements d'un bill et celui-ci est étudié par un sous-comité.

Nous avons pleine confiance au sous-comité et nous sommes convaincus que le conseiller parlementaire s'est assuré que le bill était bien rédigé. Cependant, nous n'avons pas sous les yeux la loi, telle que modifiée, et il me paraît injuste pour un membre de la Chambre de lui bredouiller un article, en lui disant que, dans la 1re ligne, tout ce qui suit le mot "vin" est biffé et que dans la 2e ligne, certains mots sont intercalés, et ainsi de suite. Ce n'est pas la bonne manière de rendre des lois. Je suggère qu'on soumette aux députés le règlement, tel que modifié, afin de leur permettre de comparer la loi actuelle à la loi dont le texte aura été changé.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois savoir que des membres du comité désirent faire des observations générales sur le sujet et tandis que l'occasion leur en sera donnée, je tâcherai d'obtenir le règlement sous la forme dont parle l'honorable député.

M. CRONYN: Monsieur le Président, si rien ne m'en empêche, je ferai quelques observations sur cet article et proposerai qu'il y soit apporté deux modifications. Au cours de la discussion sur la résolution qui a précédé le dépôt du présent projet de loi, j'ai déposé un amendement qui fut rejeté parce qu'il ne plaisait pas au premier ministre intérimaire (sir Thomas White). En me reportant à la page 2534 du hansard, je constate que les motifs de l'action du Gouvernement en cette matière se trouvent énoncés dans les passages suivants des observations de son chef intérimaire:

> Le principe dont doit s'inspirer toute initiative du Dominion en matière de législation de cette nature, c'est celui de la reconnaissance du droit des provinces de légiférer à leur convenance dans la sphère de leurs attributions.

Et page 2532:

> Je serais prêt à étudier une proposition d'amendement demandant qu'il fût permis d'importer, dans une province, du vin ne contenant pas plus d'alcool que ne le permet la loi de cette province. Cet amendement pourrait permettre l'importation, d'un pays étranger ou d'une province canadienne dans une autre où pareille loi serait en vigueur.

Cette raison alléguée par le premier ministre intérimaire me force à renoncer à ma première proposition. Faisons observer en passant que son attitude, qui est aussi celle du cabinet, a l'approbation de ce que l'on appelle la Dominion Alliance, institution qui trouve bon que le Gouvernement s'en tienne aux lois provinciales pour ce qui touche à la prohibition. Je m'abstiendrai donc de faire des observations générales sur le projet de loi.

Il n'est pas utile de rappeler ici le fait,—et je le crois exact,—qu'en février dernier les unions ouvrières ont présenté au Gouvernement une pétition signée de 1,500 de leurs membres qui demandent que la bière renferme une plus forte proportion d'alcool. Eu égard à son attitude, le Gouvernement ne pouvait logiquement faire d'autre réponse que celle-ci: Si vous voulez que la bière soit plus forte, allez demander à la législature provinciale qu'elle le permette. Il est aussi peu utile de signaler ce fait qu'en divers Etats de l'Union américaine et en plusieurs pays de l'Europe les bières contenant de 2 à 3 p. 100 d'alcool en pesanteur ne sont pas considérées comme boissons enivrantes et que l'usage y en est fortement conseillé par les sociétés de tempérance et autres institutions.

Je doute cependant que le nouveau projet de loi s'accorde avec la loi provinciale, et c'est pourquoi je me propose de faire de cet aspect de la question un exposé qui, je l'espère, amènera le comité à agréer les modifications que j'ai à proposer. Je prendrai comme exemple la situation où se trouve la province d'Ontario. Les lois des autres provinces ne me sont pas familières, mais j'ai sous les yeux un exemplaire de la loi de tempérance d'Ontario.

Pour l'examen d'un sujet tel que celui-ci, il importe que le comité se rende compte aussi parfaitement que possible des prescriptions de la loi actuellement en vigueur dans l'Ontario. En 1916, cette province établissait une loi de tempérance dont l'article 40 interdit formellement la vente de toute liqueur que l'article des définitions range parmi les liquides dont la force alcoolique dépasse 2½ p. 100 d'esprit de preuve. Aux termes de l'article 41, qui n'est pas moins rigoureux que le précédent, nul ne peut, soit personnellement, soit par l'intermédiaire de son commis, de son domestique ou de son agent, avoir en sa possession, garder ni servir de liqueurs en un endroit autre que la maison où il habite s'il n'a préalablement obtenu le permis prescrit par cette loi-là. Viennent ensuite trois articles sur lesquels je veux appeler l'attention du comité, car on peut les considérer comme créant des exceptions. Je m'abstiendrai de les lire en entier, car certains passages ne se rapportent pas à la question qui nous occupe, mais je donnerai lecture de toutes celles qui se rattachent à l'objet du présent débat. Adopté en 1916, puis modifié en 1917, l'article 43 renferme, entre autres prescriptions, les suivantes :

> Rien dans l'article 41 n'empêche les voituriers publics ou autres personnes de transporter ou amener des liqueurs d'un endroit hors de l'Ontario à un endroit d'Ontario, où ces liqueurs peuvent être légalement reçues et gardées, ou d'un endroit où ces liqueurs sont léga-

lement gardées et livrées dans l'Ontario à un endroit situé hors de l'Ontario, ou d'un lieu où ces liqueurs peuvent être légalement gardées et livrées dans l'Ontario à un autre endroit d'Ontario où elles peuvent être légalement gardées, ou, à travers l'Ontario, entre un endroit hors de la province et un autre endroit également situé hors de la province.

Cet article, on le voit, a trait aux voituriers publics et à quiconque participe au transport. L'article 45 est ainsi conçu:

Rien dans le présent article n'empêche un brasseur, un distillateur ou toute autre personne régulièrement autorisée par le gouvernement du Canada à fabriquer des spiritueux, des liqueurs fermentées ou autres, de garder ou d'avoir des liqueurs manufacturées dans le bâtiment où la fabrication en a lieu, pourvu que ce bâtiment soit en conformité des prescriptions de l'article 39 de la présente loi, ou de vendre de ces liqueurs à quelque personne dans une autre province ou dans un pays étranger...

Je tiens à insister sur cette ligne qui est répétée à l'article suivant.

...ou pour vendre des liqueurs à une personne dans une autre province ou un pays étranger ou au porteur d'un permis en vertu de cette loi, ou au propriétaire d'un entrepôt de liqueurs, selon le sens de l'article 46.

Puis cet article a été modifié à la dernière session en remplaçant certains mots par ceux-ci:

Et cela n'empêchera pas un distillateur de vendre de l'alcool à un pharmacien en gros.

Le paragraphe 1 de l'article 46 qui ressemble beaucoup à ce que je viens de lire est ainsi libellé:

Rien dans le présent article n'empêchera aucune personne de garder dans son entrepôt des liqueurs pour l'exportation, pourvu que cet entrepôt de liqueurs et les affaires qui s'y font répondent aux fins du paragraphe 2 ici mentionné, ou de vendre cette liqueur d'entrepôt à des personnes dans d'autres provinces ou pays étrangers.

En vertu de ces articles de la loi—et je ne pense pas qu'il y ait dans cette loi volumineuse d'autres articles qui affectent matériellement les dispositions de ces articles—la loi d'Ontario est évidente que bien qu'une personne ne puisse pas vendre des spiritueux de plus de 2½ p. 100 d'esprit de preuve dans Ontario, il est possible de manufacturer et exporter en dehors d'Ontario des liqueurs d'une plus grande force. Depuis l'adoption de cette loi, les décrets dont ceux qui nous sont maintenant soumis sont une refonte, ont été mis en vigueur, et en 1918 la législature d'Ontario a ajouté l'article 154 à la loi de tempérance d'Ontario qui est ainsi conçu:

Durant le temps qu'une loi du Parlement fédéral ou d'un décret s'y rapportant est en vigueur, leur but étant de prohiber le transport des spiritueux dans une province ou en dehors pour n'importe quelle fin, les articles 43, 45, 46

et l'article 139 de la loi de tempérance d'Ontario seront considérés comme étant suspendus jusqu'à la limite nécessaire pour se conformer aux dispositions de cette loi ou de ce décret.

J'appellerai particulièrement l'attention du comité sur les mots "seront considérés comme étant suspendus". Le véritable objet du bill soumis au comité n'est pas de compléter la loi provinciale, mais de la supplanter. La loi provinciale, et j'espère m'être expliqué clairement, permettait l'exportation des spiritueux d'une plus grande force que celle qui était spécifiée, et c'est ce que défend le décret.

On peut prétendre, il est vrai, que la législature d'Ontario a suspendu l'application des quatre articles que j'ai cités durant la mise en vigueur des décrets, mais si nous sanctionnons par une loi ces décrets, est-ce qu'en réalité nous ne légiférons pas pour l'Ontario? Je ne puis vous expliquer la chose plus clairement.

On pourra rétorquer que l'Ontario a reconnu les décrets du conseil, n'étant que trop heureux de jeter le fardeau sur les épaules du gouvernement fédéral; on a employé cette expression dans une discussion précédente. Je crois plutôt que l'Ontario voulait éviter un conflit de juridiction entre la province et Ottawa et consentait volontiers à ratifier le décret en disant: "Tant que ce décret sera en vigueur nous suspendrons l'effet de notre loi."

Pour faire comprendre au comité l'effet de l'amendement que je propose, je lirai le paragraphe 1 de l'article 3 des règlements que l'on trouve à la page 4 du projet de loi, modifié par l'article 1 du bill:

Personne ne doit faire ni fabriquer de liqueurs enivrantes ni faire faire ou fabriquer de liqueurs enivrantes au Canada après le premier jour d'avril mil neuf cent dix-huit. Toutefois, dans le cas où est permise, dans une province, la vente de liqueurs enivrantes d'espèce quelconque comme breuvage, le présent règlement ne s'applique pas à la fabrication de ces liqueurs enivrantes dans cette province.

L'article 1er du bill raye tous les mots après "province" dans le paragraphe 1er de l'article 3, de façon à ce que le paragraphe modifié soit libellé comme ci-dessus. Mon amendemnt a pour objet de biffer les trois derniers mots" dans cette province". La disposition sera alors ainsi libellée:

Toutefois, dans le cas où est permise, dans une province, la vente de liqueurs enivrantes d'espèce quelconque comme breuvage, le présent règlement ne s'applique pas à la fabrication de ces liqueurs enivrantes.

En d'autres termes, comme la loi de Québec permet de vendre et fabriquer dans cette province de la bière d'une force de 2.96 p.

100, les autres provinces peuvent légalement manufacturer de la bière de cette force.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Québec conduirait le Canada.

M. CRONYN: Peut-être. L'amendement, naturellement, ne permet pas la vente de cette bière dans aucune autre province que Québec. Il serait aussi illégal à un brasseur de vendre de la bière de cette force dans l'Ontario, que de vendre au public de la bière plus forte que les brasseurs manufacturent et vendent maintenant pour des fins médicinales aux porteurs d'un permis. En même temps que l'amendement que j'ai proposé, je propose aussi un amendement au paragraphe 3 de l'article 3 des règlements, et dans ce cas mon amendement doit être introduit dans celui que le Gouvernement a proposé.

Je vais donner lecture maintenant du paragraphe " 3 " tel qu'il se lira après insertion des amendements:

Personne, après le 1er jour d'avril 1918, ne doit envoyer, emporter, transporter ou délivrer de liqueurs enivrantes dans une zone interdite quelconque, ni ne doit faire ainsi envoyer, transporter ou délivrer de liqueurs enivrantes.

Je ne lis pas la clause conditionnelle qui suit parce qu'elle n'a qu'un effet temporaire et ne touche pas au cas en discussion; je lirai donc la deuxième clause conditionnelle avec son amendement:

Toutefois, ce règlement ne s'applique pas à l'envoi, à l'emport, au transport ni à la livraison d'une liqueur enivrante quelconque fabriquée en conformité de la loi dans toute province ou tout endroit où cette liqueur enivrante peut, d'après la loi, être vendue.

Les honorables députés verront que mon amendement biffe les mots " dans cette province " inscrit à l'alinéa " d " au 1er article du projet de loi. Je suis bien d'accord avec mon honorable collègue (M. Bureau) qu'il est très difficile de suivre le projet de loi dans sa forme actuelle. L'effet définitif des deux amendements que j'ai proposés est de permettre la fabrication de la bière, d'une force autorisée par la province de Québec dans toute province du Dominion. Cela n'autorise pas la fabrication d'autres liqueurs; naturellement, cette modification aurait pour effet de permettre la fabrication du vin jusqu'à la force autorisée par la province de Québec, mais cet aspect de la question fait l'objet d'une condition particulière du bill. La bière pourrait être exportée aussi non seulement à la province de Québec, mais à n'importe quel pays étranger où la loi en permet la vente. Voilà tout ce qui résulte de la radiation des mots " dans cette province " des deux premiers paragraphes.

Cet amendement redonne aux brasseries de tout le pays et, à mon sens, la loi frappe les brasseries seulement, le droit d'exporter l'ale d'une force autorisée par la province de Québec à tout pays où la loi en permet la vente.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est la présente proposition?

M. CRONYN: C'est la proposition de l'amendement que j'ai présenté. Aux termes du bill, tel que déposé, le Québec peut importer de tout endroit du monde, y compris l'Ontario, des vins d'un contenu en alcool autorisé par les lois de Québec, mais il ne peut y avoir d'exportation, ni d'Ontario, ni d'une autre province, de bières contenant plus de 2½ p. 100 d'alcool. Voilà qui est le règlement dans l'Ontario, je crois, et partout ailleurs au pays. Une chose étrange à remarquer c'est que si l'Ontario est assez mal avisé pour suivre l'exemple de Québec —certains seront mécontents de ce terme de " mal avisé "—et permettre la vente du vin et de la bière d'un contenu alcoolique limité, alors la bière et le vin pourraient être fabriqués en Ontario, mais aux termes de cette loi ils ne pourraient être exportés de la province; et ni Québec, ni aucune autre province ne pourrait expédier de la bière dans l'Ontario. Ainsi que je l'ai dit plus haut, je n'étais pas préparé pour discuter l'aspect général de la question; mais je tiens à ce que le comité ne comprenne pas de travers mes opinions là-dessus. Je suis, certes, très heureux de rendre témoignage aux bienfaits résultant de l'abolition de la vente des liqueurs fortes par la loi de tempérance de l'Ontario, et je serais fort peiné de voir rappeler cette loi. Je suis d'avis, cependant, que la meilleure mesure de tempérance aujourd'hui est celle, ou quelque mesure analogue, adoptée par la province de Québec. Je propose donc:

De modifier l'article 1er du projet de loi par la radiation du sous-alinéa 'd" du paragraphe 1 des mots "de cette province" où ils sont inscrits à la trentième ligne du texte, et par l'addition, en qualité de sous-alinéa "f" de l'article 1, des mots suivants:

'(f) Est modifié le 1er paragraphe du règlement n° 3 par la radiation des mots "dans cette province" où ils sont inscrits aux septième et huitième lignes de ce règlement".

M. CLARK (Red-Deer): Je veux savoir quel est exactement le but de l'amendement que propose l'honorable député.

Quelques DEPUTES: Plus fort.

M. CLARK: Quelqu'un veut rire. . .

Un DEPUTE: Non.

M. CLARK: Eh bien, j'espère que ma voix va atteindre tous les coins de la salle

et pénétrer, du même coup, l'entendement plutôt revêche de mes interrupteurs. Je voudrais savoir ce que cherche l'honorable député, lorsqu'il propose le présent amendement. Veut-il que l'Ontario fabrique ces liqueurs, alors que cette province ne les consomme pas, et les vendre dans le Québec?

Un DEPUTE: Oui.

M. CRONYN: Je veux que l'Ontario puisse fabriquer ce qu'on peut appeler le "lager"—il renferme précisément l'unité de contenu alcoolique autorisé par le Québec —et l'exporter non seulement au Québec, mais en tout pays où la vente en est permise.

M. CLARK: L'honorable député ne trouve-t-il pas que cela constitue un acte plutôt immoral—pour le moins, du point de vue de l'Ontario?

M. CRONYN: Mon honorable ami peut-il justifier le point de vue de l'Ontario qui permet la fabrication et la vente des vins du crû dont le contenu en alcool pur atteint parfois 20 p. 100?

M. CLARK (Red-Deer): Ce n'est pas le point en discussion.

M. FOSTER (York-Est): Voici la question: Voulons-nous abolir le commerce de l'alcool? Et la réponse est affirmative. On s'est évertué à prouver que les ouvriers désiraient ardemment le retour de l'ancien état de choses. Gompers lui-même s'est prononcé sur l'usage des boissons enivrantes et son opinion favorise plutôt la consommation des liqueurs fortes parmi les classes ouvrières. Mon expérience m'autorise à dire, en dépit des efforts que l'on fait pour compromettre les ouvriers, que ce sont les intéressés dans la fabrication et la vente des liqueurs enivrantes qui sont au fond de cette tentative en faveur du rétablissement du trafic de l'alcool, et avant de terminer mes observations, je réussirai, je pense, à convaincre le comité qu'en général les ouvriers ne demandent pas cela. Il est faux qu'ils réclament cette mesure. Mais il y a des gens qui exploitent cette question dans leur intérêt personnel et cela, aux dépens des ouvriers.

Envisageons la question au point de vue pratique. Ainsi, par exemple, les compagnies de chemins de fer sont-elles prêtes à garder à leur emploi les ouvriers adonnés à l'usage du vin ou de la bière? Ce que j'ai pu constater par moi-même, c'est que l'ouvrier qui montre la moindre disposition à boire habituellement des boissons enivrantes, est renvoyé du service et des ouvriers de cette catégorie ne peuvent trouver d'emploi dans ces institutions.

Prenons encore les industriels, représentés par plusieurs collègues dans cette Chambre. L'un d'eux occupe un siège non loin de moi, et je suis certain qu'il emploie des centaines d'ouvriers. Je lui demanderai si lui-même ou si tout autre manufacturier emploierait des mécaniciens qui seraient en état d'ivresse. Je ne le pense pas.

Passons aux banques. J'en connais une qui a failli par la faute de quelques-uns de ses principaux employés qui s'enivraient. Dans un autre cas, que je connais personnellement, un homme qui avait trop bu a perdu une belle situation dans l'administration d'une banque.

Et si j'en viens aux compagnies de bateaux à vapeur, je suis sûr qu'elles ne garderaient à leur emploi aucun serviteur adonné à l'usage des boissons, car nous savons que des accidents se sont produits fréquemment et que des vies ont été perdues, parce que les préposés à un service de cette nature avaient satisfait leur passion pour les liqueurs alcooliques.

Je me souviens qu'il y a quelques années, pour remplir la fonction de syndic d'école, d'échevin, de contrôleur, de maire ou celle de membre du Parlement, un candidat ne pouvait être élu que si sa candidature n'avait été appuyée par le restaurateur ou l'hôtelier de l'endroit. Cet état de choses était plutôt embarrassant. Si un candidat respectable voulait briguer les suffrages, il lui fallait conclure une entente avec cette catégorie de gens, ce qui voulait dire qu'il était obligé d'entrer dans tous les restaurants du comté et de gorger les électeurs de boissons de toutes sortes—de façon à contenter le tenancier.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela ne se faisait pas à Toronto.

M. FOSTER (York-Est): Cela se passait dans une ville importante de cette province. J'ai constaté cet état de choses à mainte et mainte reprise, et j'ai pu le constater, lorsque je me suis présenté pour combattre cette catégorie de personnes. J'ai vu des candidats aller de restaurant en restaurant corrompre les électeurs, pour gagner leur appui.

Je pourrais mentionner un incident plutôt amusant. Je connais un candidat qui se distinguait dans ce genre de corruption électorale. Il faisait venir au restaurant vingt ou trente hommes; à un moment donné, il y avait peut-être une centaine d'électeurs, à cet endroit. Il achetait des boissons pour tous les bonshommes qui, aussitôt leur

verre vide, prenaient la fuite. Le candidat ne pouvait comprendre cela, mais lorsqu'il passait à l'autre coin de la rue, il y trouvait ces gens aussi assoiffés que jamais. Il continua ses visites durant une couple d'heures et la foule ne faisait que grossir, à chaque restaurant, et cela au point qu'au bout d'un certain temps, il n'y avait pas de restaurant assez vaste pour contenir ceux qui s'étaient efforcés depuis des heures d'assouvir leur soif.

Cet état de choses est disparu et nous ne voulons pas qu'il se renouvelle. Nous connaissons l'effet pernicieux de l'alcool sur le peuple, en général, même lorsqu'il était fourni par des candidats qui voulaient assurer leurs élections et être considérés comme généreux. En satisfaisant ceux qui étaient disposés à boire, ils faisaient tort à des hommes qui ne devaient pas boire.

Je veux appeler l'attention de la Chambre sur deux ou trois déclarations que je citerai, parce qu'elles ont leur portée sur cette question:

La prohibition se propage en Europe.

L'opinion publique en Europe se prononce contre le trafic des liqueurs. Des lois prohibant certaines catégories de spiritueux avaient été adoptées avant la guerre. Et depuis le début des hostilités cela s'est considérablement étendu aux pays neutres aussi bien qu'aux belligérants, tandis que la bière et le vin étaient prohibés en quelques pays et grandement restreints dans les autres.

La prohibition totale a été décrétée en Russie, en Roumanie, en Finlande, au Groënland, dans l'île Faroe et parmi les pêcheurs de la mer du Nord. On a interdit l'absinthe et les liqueurs en France; l'absinthe en Suisse, en Italie, en Hollande et en Belgique, le "branvin" dans certaines parties de la Norvège, dans toutes les campagnes et quelques villes de Suède. Au Danemark, il est défendu de se servir de maïs et de pommes de terre cutivés chez soi pour la fabrication de liqueurs alcooliques. La fabrication d'alcools pour la consommation a cessé en Grande-Bretagne et la vente en est interdite dans certaines parties de l'Ecosse et certains jours dans tout le Royaume-Uni. Les résultats obtenus partout sont si satisfaisants que l'on reconnaît de plus en plus que la prohibition est le vrai remède pour le problème universel de l'alcoolisme.

M. Stanley Washburn, le journaliste anglais bien connu, déclarait en 1916: "De la Serbie à la Baltique, il n'y a pas une seule buvette qui soit ouverte et, de plus, la loi est appliquée à la lettre; mais il y a encore plus, c'est qu'elle est acceptée par toute la population".

Au Danemark, l'immense majorité des habitants s'est prononcée pour la prohibition nationale, et à l'élection générale de juillet 1918, 69 p. 100 des candidats élus, socialistes et autres, se sont engagés à édicter une loi dans le but de faire un plébiscite national sur la prohibition.

En France, en Suisse et dans quelques autres pays d'Europe, on demande avec plus d'instance et plus d'énergie que jamais la prohibition ou une restriction plus rigoureuse du commerce des liqueurs alcooliques.

J'ai entendu dire par un député, l'autre jour, que l'usage du café pendant un certain temps rendait malade et qu'il était nécessaire, afin de réagir contre l'effet du café, de prendre quelque chose de plus fort, ou de l'absorber d'une autre manière. Eh bien, si le café produit chez l'individu un effet tel qu'il faille avoir recours à quelque breuvage plus violent, je crois pouvoir prescrire un remède qui serait plus efficace que cela, si mon honorable ami veut accepter mon ordonnance. Je lui dirai qu'au lieu de prendre du café qui le rend malade et de l'alcool pour se guérir ensuite, s'il prenait de l'eau pure toute l'année, il ne souffrirait de rien: Permettez-moi la citation qui suit:

La guerre civile et la prohibition.

Le Maine a été le premier Etat qui ait adopté la prohibition. Depuis 1851 jusqu'à nos jours, sauf quelques mois en 1855-57, la prohibition a été en vigueur dans le Maine. Le 29 mars 1918, le gouverneur de cet Etat, dans un discours prononcé à la convention d'Etat du parti républicain, à Portland, Maine, disait: "Les francs efforts de tous les fonctionnaires chargés de la mise en vigueur de la loi de prohibition dans le Maine, ont créé une situation si satisfaisante que le bien fondé de la mesure n'est plus discutable". Voilà qui est sûrement une réponse catégorique à ceux qui prétendent que la prohibition ne prohibe pas.

Elimination de l'alcool des positions publiques et civiles.

En dépit de la puissante influence des gens intéressés dans le commerce de l'alcool, et malgré leurs démarches auprès des députés, les partisans de la tempérance continuent d'année en année à envahir leurs châteaux forts. Pour protéger les Indiens, on a établi une zone de prohibition tout autour des réserves. Pour protéger les soldats et les marins, on a interdit la vente des liqueurs dans toutes les cantines, tous les camps d'entraînement et les dépôts de la marine. On a fait la même chose dans les refuges de marins et de soldats, les réserves de l'armée, les refuges nationaux pour volontaires invalides et les dépôts d'immigrants, etc. Dans le but de protéger les ouvriers, une zone de prohibition enferme les chantiers maritimes et ateliers de construction du gouvernement. On pourvoit à la protection des jeunes gens en enseignant dans les écoles, collèges et universités du pays quels sont les effets pernicieux de l'alcool sur le système. Un décret rendu en septembre 1918 interdit la vente des spiritueux dans les trains et les gares de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer et beaucoup d'établissements industriels, de concert avec les unions ouvrières qui s'y rattachent, ont défendu l'usage des spiritueux à leurs employés pendant les heures de travail, ainsi que la fréquentation des endroits où l'on débite l'alcool. Les grandes institutions mutuelles, comme les sociétés maçoniques, commerciales ou sociétés d'économie, qui ont plus de 12 millions de membres, refusent d'admettre les marchands de spiritueux dans leur organisation et plusieurs sociétés exigent de leurs membres un vote contre les permis locaux ou en faveur de la prohibition dans tout l'Etat.

Si l'expérience du passé est telle nous ne saurions, assurément, prendre trop de pré-

cautions en modifiant l'état de choses actuel touchant la restriction du commerce des spiritueux, surtout quand des sociétés comptant 12 millions de membres refusent l'entrée à ceux qui font le commerce des spiritueux ou se mêlent à ce commerce. Je lis ensuite:

Arrestation d'un ministre méthodiste.

Un des incidents de la campagne a été l'arrestation, mercredi, du révérend S. F. Newton, pasteur de l'église méthodiste de la East End, sous l'accusation d'avoir distribué des brochures sans permis dans les rues. M. Newton a déclaré avoir reçu du gérant général de la Canada Consolidated Rubber Company un permis de distribuer des tracts parmi ses employés.

Il arriva même qu'un pasteur fut arrêté pour avoir distribué des tracts. Nous savons, de science certaine, que malgré les défenses officielles, des individus qui distribuaient des écrits de propagande, furent arrêtés, jugés et condamnés à deux ou trois ans de prison, mais graciés ensuite. En tolérant ces choses, le Gouvernement a perdu le droit d'intervenir pour empêcher l'application de la loi. Et voyez, un ministre de l'Evangile a été appréhendé et jeté en prison. Cet incident n'est pas à l'honneur des personnes qui ont provoqué cette arrestation.

Voici ce que je lis:

M. Brewer: Nous sommes absolument hostiles au rétablissement de la buvette. On veut éliminer de la consommation ses relations avec le crime et le vice en modifiant sa posture et en la dissimulant derrière les tables. Le vice, le crime, la corruption, la maladie et la misère sont tellement associés avec la buvette que les brasseurs et les distillateurs veulent et désirent qu'elle soit bannie, pourvu qu'ils puissent continuer à commettre le mal qu'ils ont pu faire par ce moyen. Mais aucun changement d'agencements ou de posture ne saurait modifier la nature du reptile ou les fruits de ses activités.

Il y a des rues de Montréal dont la réputation est si mauvaise qu'il a fallu mainte fois changer leur nom. Une rue portant le nom d'un saint a dû être profanée par la substitution d'un nom d'un héros national, mais ce dernier, à son tour, a dû être éliminé, et finalement on a trouvé un parrain plus convenable. Ainsi en sera-t-il du commerce alcoolique; sa forme extérieure ne saurait modifier ses funestes résultats.

Puis, quant à la buvette, voici ce qu'on déclare:

Guerre sans merci à la buvette.

Le comité de cinquante dans son étude approfondie du commerce alcoolique aux Etats-Unis constate que parmi les unions soumises à l'enquête, une sur cinq, de par sa constitution, est directement hostile à la buvette; une sur trois lui est au moins généralement hostile et 25 p. 100 de toutes les unions semblent ne pas avoir de programme bien arrêté au sujet du commerce alcoolique.

Voici maintenant les opinions exprimées par les chefs du parti ouvrier, par des hommes occupant de hautes situations et par des associations ouvrières.

[M. Foster (York-Est).]

Voici les réponses aux questions posées: L'ordre des conducteurs de chemins de fer: Nous sommes absolument hostiles à la buvette et il est inscrit dans nos lois que nul ne saurait exercer le commerce des spiritueux et demeurer membre de notre ordre. La Fraternité des chauffeurs de locomotives: "Nous sommes tellement hostiles à la buvette que la Fraternité ne tolère pas qu'un membre s'occupe de vente de boissons alcooliques."

L'union internationale des marins: Nous ne cessons de prescrire la sobriété à nos membres en refusant de publier les annonces de buvettes et le reste, dans l'organe officiel de l'union.

L'union des confectionneurs: Notre union est décidément hostile au débit d'alcool.

Les ouvriers tailleurs: Les officiers de notre union sont décidément hostiles à l'usage des spiritueux à titre de breuvage et le secrétaire général ajoute: "Je n'ai pas jamais manqué en toute occasion de me prononcer sur la question."

L'union des mineurs d'Amérique: Les officiers de l'union des mineurs d'Amérique combattent énergiquement le commun des débits d'alcool.

La constitution des télégraphistes porte: L'usage des spiritueux à titre de breuvage suffit pour écarter toute demande d'admission à l'union.

Pour tout couronner et prouver que la lutte contre les débits d'alcool n'est pas d'origine récente, en 1894 l'union internationale des typographes, dans sa convention demandait "la destruction par l'Etat et la nation du commerce alcoolique."

Le "Blacksmith's Journal" dit que la buvette a été le plus grand fléau du mouvement ouvrier et il est grandement temps que les chefs ouvriers s'entendent pour assurer un éternel divorce entre le mouvement des unions ouvrières et l'influence du commerce alcoolique."

Il s'agit d'une réforme, d'une évolution sociale. Presque tous les troubles dans les rangs des associations ouvrières remontent à l'influence des débits d'alcool. John Mitchell, vice-président de la fédération américaine du travail.

On m'a critiqué pour avoir combattu la buvette, mais je tiens à déclarer une fois pour toutes que je combattrai le commerce alcoolique tant que la buvette sera en antagonisme avec les intérêts du peuple. Il y a trop d'hommes et de femmes qui roulent vers l'abime de la dégradation pour que je garde le silence. Aux unions ouvrières la buvette n'offre pas un seul avantage réparateur ni la moindre compensation. Allez partout où son influence se fait sentir et vous verrez la démoralisation qui en résulte. Nous combattons pour le bien-être social, les avantages de la civilisation et la régénération morale. Jamais il ne se trame d'infâme complot contre les droits du public et le bien-être social, sans qu'on se serve de la buvette pour la besogne.—John B. Lennon, trésorier de la fédération américaine du travail.

Je sais que j'ai raison; je sais qu'en refusant même de boire une goutte d'alcool, j'ai eu raison et j'ai encore raison. En refusant de payer à boire à d'autres et à leur offrir un breuvage alcoolique que je crois préjudiciable pour moi, je sais que j'ai raison. En refusant de m'associer à des hommes qui s'enivrent, je sais que j'ai raison. En refusant à un débitant d'alcool l'admission dans l'ordre des chevaliers du

travail, je sais que j'ai eu raison. En conseillant à nos assemblées de ne pas louer de salles ou de chambres de réunion situées au-dessus de débits d'alcool, je sais que j'ai eu raison. C'est ce que j'ai fait, du jour où ma voix s'est fait entendre pour la première fois dans les salles de conseil de notre ordre.—Terrance V. Powderly, ancien président des chevaliers du travail.

Je vais, au moyen de quelques citations, souligner l'attitude prise par le président Wilson:

Le verre d'eau du président Wilson.

La presse américaine raconte que, lorsqu'il répondit au toast du président de la république française à Paris, le président Wilson leva un verre rempli d'eau. Le président Wilson n'a pas bu de vin au déjeuner. En expliquant aux Français l'attitude du président Wilson, le docteur Grayson, son médecin, dit que M. Wilson ne buvait jamais de vin ni de liqueur alcoolique d'aucune sorte.

Voici un autre extrait mettant en lumière l'attitude du travail envers le commerce alcoolique:

Le verre d'eau du président Wilson.

Les amis de la sobriété et des convenances sociales commençent à s'irriter des attaques dirigées contre le travail par le commerce alcoolique. A chaque tentative faite pour l'adoption de quelque loi de prohibition, il s'élève une clameur de protestation au nom du travail. Il faut se garder de fermer les buvettes, dit-on, de peur d'irriter les ouvriers et de les porter à se mettre en grève. Chose singulière, chaque fois que les infâmes débits d'alcool ont été éliminés en grand nombre, les ouvriers, bien loin de se livrer au chômage et de créer des embarras, sont immédiatement devenus plus aptes au travail.—Zion's "Herald", Boston, Mass.

Voilà qui met en lumière l'opinion des travailleurs et l'effet de la prohibition sur la valeur de l'ouvrier et son attitude au travail.

Voici maintenant l'opinion exprimée par les premiers ministres provinciaux du Canada touchant la valeur de la prohibition. L'"Intercolonial Record" contient ce qui suit:

Les premiers ministres et la prohibition.

Au cours de février 1919, des hommes d'Etat, des hommes de profession, des commerçants et d'autres personnes ont exprimé des opinions formelles sur la valeur de la prohibition. Nous n'avons que l'espace nécessaire pour publier les suivantes:

Sir G. H. Murray, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse: "Je considère la prohibition en Nouvelle-Ecosse comme très avantageuse pour la province."

Honorable T. C. Norris, premier ministre du Manitoba: "Les résultats de la prohibition sont certainement avantageux."

Honorable W. M. Martin, premier ministre de la Saskatchewan: "L'argent autrefois dépensé en liqueurs est maintenant employé d'une façon plus profitable. La criminalité a beaucoup diminué et une de nos prisons a été fermée."

Honorable N. E. Foster, premier ministre du Nouveau-Brunswick: "Depuis que la prohibition est en vigueur au Nouveau Brunswick, en mai 1913, elle a indubitablement donné satisfaction."

Sir W. H. Hearst, premier ministre d'Ontario: "Toutes les régions de la province témoignent du succès de la prohibition."

Il est évident, d'après les déclarations que j'ai lues, contenant les expressions d'opinions des chefs ouvriers, que c'est diffamer d'une façon générale les travailleurs que de dire qu'ils ne sont pas sympathiques à la prohibition. Je vous ai aussi donné les opinions des différents premiers ministres provinciaux, et il peut être admis que le premier ministre et le premier ministre intérimaire du Canada sont d'un avis semblable. Puisqu'il en est ainsi et la Chambre ayant à examiner une mesure de prohibition, tous les articles de ce bill devraient être examinés avec le plus grand soin et rédigés de façon à démontrer que le Parlement se propose de décourager plutôt que d'encourager le trafic et la consommation de liqueurs de toute espèce. Le jour viendra bientôt où la prohibition totale existera dans tout le Dominion. Vous constaterez que chaque province votera définitivement en faveur de cette mesure.

Je ne suppose pas qu'il y ait un seul honorable député qui n'ait pas constaté plus ou moins l'état de dégradation, les souffrances et les pertes d'énergie d'hommes ou de femmes par suite de l'extrême abus des liqueurs enivrantes. Tout le monde sait maintenant que l'alcool vendu en vertu d'une licence élevée, d'une licence à prix réduit ou sans licence, dans un cabaret, un entrepôt d'exportation, une buvette du Gouvernement, par un hôtelier, un détaillant ou un fabricant, que ce soit au bar ou à une table ou dans un récipient fermé, est toujours le même alcool et que c'est l'alcool qui cause le mal. Ne nous laissons pas tromper ou leurrer. L'ennemi que nous combattons, c'est l'alcool.

Then I saw the mother shudder and tremble as if with dread.
As she heard on the rotten staircase the sound of a heavy tread.
And the children run to their mother, and cry in their deep despair,
Oh, hide us from our father, for we hear him coming there.
Then I see the door flung open and a form come staggering in,
The form of one God made as man, now a brute through the curse of gin.
Those hungry babes are his children, that fainting woman his wife,
And he was their proud protector till the liquor ruined his life.
Now the stone is rolled away,
Hail the glorious Temperance Day.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je n'ai pas interrompu mon honorable ami; en vérité, j'ai admiré le soin avec lequel il

avait préparé son discours, et l'on a toujours considéré comme très désagréable d'entraver les efforts d'un jeune député. Mais je vous fais remarquer, monsieur le Président, que nous nous lançons dans un débat de 2e lecture après que la Chambre s'est formée en comité, c'est la question d'ordre que je désire soulever. Si nous devons avoir une discussion en 2e lecture, nous devrions l'avoir à sa phase régulière et c'est un mauvais précédent, à un moment où la loi et l'ordre devraient être protégés de tous côtés, de laisser faire une semblable irruption dans les règles de la Chambre des communes. J'espère que mon honorable ami ne s'offensera pas de mes paroles.

M. FOSTER (York-Est): Le premier ministre intérimaire a donné une certaine latitude pour exprimer des vues générales sur la question.

M. le PRESIDENT: La question d'ordre invoquée par l'honorable député est régulièrement soulevée. Le débat qui se poursuit actuellement est un débat en 2e lecture dans lequel on discute, non pas les arrêtés du conseil ni l'annexe du bill, ni l'article pris en délibération, mais le principe général de la prohibition, alors que ce principe a été adopté par la Chambre quand le bill a subi sa 2e lecture. Tant que la question n'a pas été portée à mon attention par un honorable député, j'ai pensé que le débat se faisait avec le consentement unanime du comité; mais du moment que mon attention a été attirée, je demanderai aux honorables députés de se conformer aux règles et de borner leurs remarques à l'article soumis à leur considération. Le paragraphe 5 de la règle 13 est bien connu de tous les honorables députés . Il est très court et on l'a déjà lu souvent, mais j'en donnerai lecture encore une fois:

> Les discours dans le comité de la Chambre entière doivent se borner rigoureusement à l'item ou à l'article en délibération.

M. McKENZIE: La question ne prête pas à controverse, cela va sans dire, mais je rappellerai au président que la Chambre est saisie d'un amendement qui permet à à l'honorable député de faire les observations qu'il jugera à propos.

M. le PRESIDENT: Je ne le crois pas.

M. HENDERS: Monsieur le Président, je partage l'opinion de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) sur la tournure que prend le débat et je m'efforcerai de limiter mes remarques à la question en discussion.

Si j'ai bien compris, il s'agit d'un amendement destiné à confirmer les provinces

[M. Clark (Red Deer).]

dans les droits qu'elles possèdent de régler à leur guise le trafic des liqueurs enivrantes. Je suis d'avis que le Gouvernement a adopté l'attitude la plus sage qu'il pouvait prendre, dans les circonstances, lorsqu'il a rendu le décret que l'on sait contre le trafic de l'alcool en s'autorisant de la loi des mesures de guerre. Nous avons retiré en tant que peuple de grands bénéfices par suite de l'adoption de cette politique. Le rôle que le Canada a joué au cours de la dernière guerre est le signe que le Gouvernement a suivi la bonne voie et il a obtenu de magnifiques résultats. Aujourd'hui, que la guerre est finie et que la situation redevient normale, que faut-il faire au sujet de la tempérance? Or, cette question nous ramène aussitôt au point où en étaient les provinces à ce sujet avant la déclaration des hostilités; or, les provinces, sauf une, se sont prononcées d'une façon concluante en faveur de la prohibition totale; la seule province qui fasse exception, toutefois, s'est prononcée elle-même dans une large mesure contre l'usage des liqueurs enivrantes puisque l'énorme majorité des municipalités avaient adopté des règlements régionaux à cet effet.

Je suis heureux que le Gouvernement ait décidé de soumettre la question à l'approbation du Parlement. J'approuve la teneur du présent bill dans ses grandes lignes, puisqu'il abandonne aux provinces le soin de régler elles-même la question dans leurs limites. J'ai toujours été un ardent défenseur des libertés provinciales et ce règlement se borne à remettre les choses en l'état où elles étaient avant la guerre. Cependant, en considération du fait que l'adoption du décret équivaut pour ainsi dire à la mise en vigueur d'une loi fédérale de prohibition—d'ailleurs la tempérance totale est virtuellement en vigueur par tout le pays à l'heure qu'il est—il eût peut-être été préférable, à mon avis, de maintenir le décret en vigueur tout en réservant à chaque province le droit, si elle le jugeait à propos, de soumettre la question de prohibition au peuple par voie de referendum afin de s'assurer si oui ou non la prohibition totale doit régner dans la province.

Sous le régime de ce plan, la question litigieuse de la prohibition totale aurait été sortie du domaine de la politique fédérale pour être entièrement laissée aux mains des autorités provinciales, en sorte que le pouvoir fédéral se serait contenté uniquement de confirmer l'attitude adoptée par chacune des provinces de la Confédération sur ce sujet. Le bill, toutefois, n'est pas de nature à causer de sérieux dommages à qui que ce soit.

Je suis donc disposé à lui prêter tout l'appui dont je suis capable à cause de l'attitude qu'à adoptée la division électorale que j'ai l'honneur de représenter ici. J'ai reçu de la part de mes commettants, un grand nombre de requêtes me priant de faire tout ce qui dépend de moi afin de maintenir en vigueur la présente loi de prohibition totale. De plus, l'attitude que je prends est approuvée par l'une des plus puissantes associations de ma province, laquelle association s'est énergiquement prononcée en faveur de l'établissement de la tempérance totale au pays depuis plus de sept ans. A mon avis, cette association représente le sentiment de l'énorme majorité de la population de ma province et je croirais agir contrairement à l'opinion bien arrêtée de la grande majorité des électeurs du Manitoba et de mon comté, si je n'élevais la voix à cette heure pour appuyer le projet de loi.

M. EULER: Je n'ai pas l'intention de discuter longuement la question de la prohibition totale, bien que je sois d'avis en général que l'adoption de lois trop restrictives ou trop draconiennes ne sont pas dans l'intérêt du pays, surtout dans la période critique que nous traversons en ce moment. Dans tous les grands mouvements de cette nature, les outranciers font ordinairement plus de mal que de bien à la cause qu'ils soutiennent.

Je prends la parole uniquement dans le but de relever une contradiction de la part du premier ministre intérimaire (sir Thomas White) au cours des observations qu'il a faites, l'autre jour, en discutant la résolution sur laquelle s'appuie le projet. Il a posé le principe que c'est aux provinces qu'il appartient d'adopter une loi de prohibition totale, après s'être assuré de la volonté du peuple à ce sujet. J'admets entièrement l'excellence de ce principe. En effet, si la population d'une province se prononce en faveur de la prohibition, peu importe qu'il s'agisse de prohibition totale ou partielle, le devoir incombe au Parlement fédéral d'adopter une loi qui assurera autant que faire se peut la mise à effet du désir de la population de cette province.

Lorsque le premier ministre intérimaire a fait cette déclaration, il a en même temps ajouté qu'en édictant des lois prohibitives, le gouvernement d'Ontario avait, pensait-il, exprimé le vœu de la grande majorité du peuple de cette province. Je ne sais vraiment sur quoi il fonde cette supposition. Il se peut que la population d'Ontario désire la prohibition pour cette province; mais le Parlement fédéral n'en sait absolument rien. L'élection de 1914 a semblé plutôt démontrer le contraire, et c'est pourquoi la proposition me paraît être prématurée, en ce qu'elle devance ce que le parti fédéral croit être le désir du peuple d'Ontario. La ligne de conduite à suivre dans la circonstance serait d'abord d'obtenir un mandat des électeurs de cette province—et je parle de celle-là en particulier, parce que je connais bien peu le sentiment qui règne dans les autres provinces.

Une fois ce mandat obtenu, le Parlement agirait de manière à donner suite au désir que la province aurait ainsi exprimé. Lorsque le premier ministre intérimaire a déclaré qu'il tenait pour acquis le consentement du peuple d'Ontario à la décision prise par le gouvernement de la province, il faut qu'il n'ait pas été en commerce bien intime avec le président du conseil (M. Rowell), puisque la plus récente occasion que le peuple d'Ontario ait eue de se prononcer à cet égard, ç'a été en 1914. Le président du conseil connaît le court et le long de cette affaire, puisqu'il était à l'époque, chef de l'opposition dans la législature provinciale, et le projet de législation alors soumis aux électeurs devait avoir des conséquences beaucoup moins rigoureuses que celui dont il est présentement question. Il s'agissait d'une abolition des buvettes et, comme chacun le sait, le peuple d'Ontario a voté en masse contre l'opposition, conduite par notre président du conseil. De là il faut conclure, n'est-ce pas, que le peuple d'Ontario était opposé à la prohibition et, si par la suite, il a paru avoir changé d'opinion, peut-être à cause de la guerre, la ligne de conduite à suivre serait, avant que le Parlement fédéral s'immisce dans les affaires de la province, d'obtenir un nouveau mandat du peuple d'Ontario. Il se peut que son vote soit favorable à la prohibition; mais, pour le moment, tout ce que nous connaissons de l'idée qu'il se fait de la prohibition, c'est celle qu'il a exprimée en 1914 contre toute loi prohibitive. La loi que l'on projette d'établir a pour fondement une mesure prise pendant la guerre et, maintenant que la guerre est finie, la logique voudrait que l'on revînt à l'ancien état de choses. Ensuite, quand chaque province se sera déclarée pour ou contre la prohibition par un referendum, il appartiendra au Parlement de faire des lois conformes au vœu ainsi exprimé. Il me vient à l'idée que la présente loi a peut-être pour but de remplir une promesse faite au cours d'une récente campagne électorale et, dans ce cas, on devrait nous dire à qui elle a été faite et quel en a été le motif.

M. CHARTERS: Je désire toucher un mot de cette mesure pour l'appuyer. Je dirai d'abord que, selon moi, le vote et la mise à exécution d'une loi prohibant l'usage des liqueurs enivrantes ferait plus de bien au peuple du Canada que n'importe laquelle des lois édictées au cours des années dernières, à l'exception peut-être de celle qui avait trait à la conduite de la guerre et au triomphe de l'entente.

Il convient de féliciter le Gouvernement sur le courage dont il a témoigné en rendant le décret en question, et je crois que le pays sera heureux de voir l'empressement avec lequel la Chambre accepte le projet de validation de ce décret. Ayant reconnu aux provinces le droit de se prononcer elles-mêmes sur ce point, nous ne pouvons leur imposer pour le moment la prohibition totale, mais la présente mesure législative est de toutes les mesures que nous avons adoptées jusqu'ici, celle qui se rapproche le plus de l'objet auquel visent les zélateurs de la tempérance depuis un demi-siècle. Je ne doute par suite aucunement de l'accueil qu'ils feront à cette loi dans tout le pays. Sir John A. Macdonald disait un jour à une députation de ces zélateurs de la tempérance que la prohibition serait établie dès qu'ils auraient fait élire au Parlement des hommes prêts à la voter. L'action du Parlement aujourd'hui me paraît indiquer que le peuple entend suivre le conseil que lui donnait sir John A. Macdonald.

Agissons-nous judicieusement en édictant cette loi? On a d'abord demandé si le peuple de la province d'Ontario est en faveur de ce projet, et la Chambre me permettra sans doute de lui rappeler que les électeurs de cette province ont eu trois fois l'occasion de se prononcer directement sur cette affaire. Un premier plébiscite a eu lieu en 1914, et la majorité en faveur de la prohibition a été de 82,000 suffrages. La deuxième consultation populaire a été celle de 1898, et c'était encore par voie de referendum dans tout le pays.

A cette époque la province d'Ontario a donné une majorité de 39,000 en faveur de la prohibition, bien que les partisans de ce régime eussent lieu de redouter, pour le Gouvernement, les conséquences d'un vote dans ce sens. En 1902, lorsque le troisième vote fut pris, la province a donné une majorité de 96,000 en faveur de la prohibition. En 1916, une requête comprenant plus de 80 p. 100 du vote total donné à l'élection qui avait eu lieu deux ans auparavant, fut présentée à la législature en faveur de l'établissement du régime de la prohibition, et la loi actuelle fut adoptée. Voilà une preuve suffisante de l'opinion de la population de cette province, et le Gouvernement a eu raison de s'en inspirer pour présenter le projet de loi que nous avons devant nous.

Les provinces de l'Ouest ont fourni une autre preuve dans le même sens. Ainsi, en 1915, l'Alberta se prononçait, à une majorité de plus de 25,000, en faveur de la mesure de prohibition la plus stricte qu'il fût possible à la législature d'adopter. En 1916 la Saskatchewan et le Manitoba se prononçaient dans le même sens, à une majorité respective de 71,000 et de plus de 25,000. C'est ce même sentiment qui règne dans les provinces de l'Est.

Le Gouvernement a donc sur quoi s'appuyer pour mettre fin aux maux qui résultent du commerce des spiritueux en cherchant à faire confirmer, à cette fin, ce décret ministériel. Tout ce qu'on pourra trouver à redire sérieusement, c'est que ce projet de loi n'aura été adopté que pour un an plutôt que pour toujours. Je puis l'affirmer sans crainte, le Gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial du Manitoba serait considéré comme faisant preuve de folie, s'il permettait aujourd'hui la réouverture des buvettes à Winnipeg, et il en serait ainsi à Toronto ou dans toute autre ville du pays où règne le même état de choses qu'à Winnipeg. Pour les raisons que je viens de donner, je vais appuyer ce projet de loi de tout cœur.

M. CLARK (Red-Deer): Je joue de malheur. Je me vois obligé d'enfreindre la loi, c'est-à-dire le règlement de la Chambre, ce dont je me serais bien gardé, n'eussent été une couple de points que je tiens à signaler en réponse à mon honorable ami (M. Charters). Je me suis demandé bien sérieusement s'il m'était possible de voter en faveur du projet de rendre pour les prochains douze mois, le commerce des spiritueux plus facile qu'il n'est aujourd'hui, étant donné la crise que nous traversons, et j'ai cru devoir répondre dans la négative. Cependant, l'honorable député ne me semble pas avoir raison de dire que le Gouvernement n'est pas allé assez loin. Dans l'Alberta, dont il a parlé, si la population s'est prononcée en faveur de la prohibition, c'est que les champions de ce régime n'ont cessé de lui répéter qu'on pourrait faire usage de spiritueux à la maison et qu'il s'agissait seulement d'en interdire la vente au comptoir. Je sais qu'en affirmant cela je ne dis que la pure vérité. Quant aux autres provinces, je n'en dirai rien, parce que j'ignore les motifs qu'on y a invoqués. Mais dans quel état cela met-il la question au

point de vue des prohibitionnistes? En toute bonne foi, il eût fallu prendre encore une fois le vote dans cette province-là, sur la question de l'importation. D'après moi, le Gouvernement avait parfaitement raison de prendre l'attitude qu'il a adoptée comme mesure de guerre, et c'est sur une mesure de guerre que ceux que j'appellerai ici extrémistes, sans vouloir toutefois les offenser, lui ont proposé de voter. Si donc la population de l'Alberta fut dotée d'une loi de prohibition absolue, c'est grâce aux influences exercées sur le Gouvernement fédéral, je ne dirai pas contre le gré de cette province, car la question ne lui a jamais été soumise par voie de référendum, mais par suite d'une décision contraire à celle qu'elle avait déjà rendue en votant cette question. Pour cette raison je ne puis dire comme mon honorable ami, que cette question doit rester à l'état où elle se trouve. La prétention des partisans extrêmes de la prohibition dans cette circonstance, c'était de faire subsister, par décret législatif, l'état de choses établi par le décret ministériel pour un certain temps, sauf à consulter le peuple tout entier à l'expiration de ce terme, et c'est ce qu'il conviendrait de faire en ce qui concerne ma province, eu égard à la manière dont le vote s'y est pris.

Je soupçonne fort que la même remarque s'applique à d'autres provinces. Toutefois, comme je le disais au commencement de mes observations, qui, je le regrette, s'écartent un peu du sujet, j'approuve le projet de loi du ministère. Celui-ci a, j'en suis sûr, abordé cette question avec un vif sentiment de ses devoirs, et je suis bien aise de lui prêter le concours de ma parole. S'il y a une division, je l'appuierai encore. Ayant étudié la question avec tout le soin possible, j'hésiterais à prendre sur moi de rendre plus facile qu'à présent la vente des liqueurs enivrantes durant l'année qui suivra la déclaration de la paix.

M. MIDDLEBRO: Si je comprends bien, le comité est surtout saisi de l'amendement du représentant de London (M. Cronyn), dont l'objet est d'autoriser la fabrication dans la province d'Ontario de liqueurs dont l'usage est permis dans d'autres provinces.

A première vue, cette proposition peut sembler légitime, mais elle ne supporte pas un examen attentif. Si la province d'Ontario déclare qu'elle approuve la prohibition absolue, il s'ensuit qu'elle est aussi d'avis de supprimer la fabrication des liqueurs dans cette province, car il ne serait pas logique de dire qu'on s'oppose à la vente des liqueurs dont l'usage est contraire à l'intérêt public, et de consentir, d'autre part, à leur fabrication pourvu qu'elles contiennent le degré d'alcool autorisé par d'autres provinces.

Si l'amendement du député de London était accepté, dans tout l'Ontario, des brasseries fabriqueraient de la bière de sept à huit degrés d'alcool différents. La Colombie-Anglaise pourrait autoriser la vente de la bière à 3 p. 100; l'Alberta, celle de la bière à 5 p. 100; le Manitoba, à 6 p. 100, et ainsi de suite dans toutes les provinces. Grâce à l'amendement, la fabrication de la bière de ces divers degrés d'alcool serait permise dans l'Ontario, tandis que cette province elle-même a exprimé l'avis que la vente des liqueurs est contraire à l'intérêt public.

Cela ne me paraît pas logique. Si nous, habitants de l'Ontario, déclarons que nous avons besoin de la prohibition parce qu'elle est avantageuse pour la population, comment pouvons-nous logiquement consentir à la fabrication des liqueurs destinées à être vendues dans la province de Québec? D'un autre côté, si nous adoptons une loi qui permette la vente de vins légers d'un certain degré d'alcool—nous le ferons peut-être—pouvons-nous, en conscience, fabriquer des vins d'un degré d'alcool plus élevé pour les expédier ailleurs?

L'hon. sir SAM HUGHES: Dans les lois concernant la tempérance, pourquoi nous écarterions-nous du principe que tous doivent jouir de droits égaux et être soumis à la même loi, et qu'il ne doit y avoir de privilèges pour personne? En cette matière, pourquoi y aurait-il dans l'Ontario une loi différente de celle de la province de Québec, et pourquoi le Parlement rendrait-il des lois spéciales pour chaque province?

M. MIDDLEBRO: Le Parlement ne rend pas de lois spéciales pour une province. Chaque province peut adopter les lois qu'elle veut, et le ministère les ratifie et permet qu'elles soient mises en vigueur.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi n'en pas faire autant à l'égard de toute autre entreprise?

M. MIDDLEBRO: Nous n'entendons pas imposer aux provinces des lois dont elles ne veulent pas, et en ce qui concerne le commerce des spiritueux, la seule solution juste et équitable du problème, c'est de permettre aux provinces de dire ce qu'elles veulent; et dès qu'elles auront le courage de faire connaître leurs sentiments, la présente loi les autorisera à appliquer leurs prescriptions législatives. A mon avis, le

bill, tel quel, offre la meilleure solution du problème. Il rend justice aux provinces et à l'Etat.

M. BLAKE: J'ai déjà dit que j'approuvais la loi qui permet à chaque province de fabriquer des liqueurs pour les transporter dans les autres provinces. Dans son ensemble, le décret du conseil était parfaitement inutile. Cependant, vu que le ministère nous a promis qu'il serait en vigueur pendant un an après la guerre, nous sommes tenus de l'appuyer dans les circonstances. Au Manitoba, lors du plébiscite sur la prohibition, les deux tiers des votants ont approuvé cette mesure, mais nous pouvions alors, tout le monde le sait, faire venir des liqueurs de la Saskatchewan ou de l'Ontario. Le décret du conseil a supprimé ce privilège et il a fort incommodé la population du Manitoba. J'ai souvent entendu dire—de fait, je ne me souviens pas d'avoir entendu dire autre chose —que, si le plébiscite avait eu lieu dans les circonstances actuelles, pendant l'interdiction de l'importation des spiritueux dans la province, le résultat aurait été bien différent et que la prohibition aurait probablement été repoussée. Nous ne supprimerons pas tout d'un coup le commerce des liqueurs par une pareille loi ou par la mise en vigueur de la prohibition absolue.

Apparemment, rien ne possède à la fois autant d'ennemis et de partisans que l'alcool, mais bien rares sont les amis d'antan qui osent élever la voix en sa faveur. L'établissement soudain de la prohibition est chose impossible. Le président du conseil est le seul qui se soit fait une très juste conception de cette question qui, somme toute, se résume à prêcher la tempérance par opposition à la prohibition. S'il avait eu ses coudées franches et qu'il eût été porté au pouvoir dans l'Ontario, il aurait commencé, ainsi qu'il le promettait, par abolir la buvette. Une fois cela fait, le commerce des spiritueux aurait assurément été réglementé et placé sous la surveillance du Gouvernement. De cette façon, on aurait obtenu lentement, graduellement, la solution vraisemblablement effective de l'épineux problème. A l'heure qu'il est, les esprits sont dans un état d'extrême perplexité, et il se pourrait fort bien que les choses en revinssent encore au point où elles étaient avant la guerre.

Je me rappelle avoir entendu un vieil Ecossais dire—il y a de cela bien des années—qu'il est bon de se hâter lentement; le mot trouve son application quand il s'agit d'une habitude aussi profondément enracinée que celle de l'alcool. L'usage des spiritueux doit remonter au déluge, puisque Noé, à ce qu'on rapporte, s'est enivré au lendemain de ce mémorable événement. Il est donc évident que dès cette époque lointaine on pouvait déjà s'en procurer. Les Ecritures nous apprennent aussi que le Christ changea l'eau en vin, et la Bible prêche la pratique de la sobriété en toutes choses. D'ailleurs, ce n'est jamais d'un seul coup ni dans le court espace d'une année que se sont accomplies les grandes réformes telles que la liberté du commerce et une multitude d'autres. On ne pourra obtenir tout d'un coup que les gens s'abstiennent complètement de l'usage des spiritueux. Ce qu'il nous faut trouver, c'est un moyen terme acceptable.

Il est bon de rappeler ici que pour n'avoir pas encore fait d'essai de la prohibition, la France et l'Italie n'en profitent pas moins de l'expérience acquise chez d'autres nations. De son côté, l'Angleterre a fait l'essai d'un régime de prohibition atténuée, qui comportait de moins longues heures de vente et le débit de bières plus légères; mais il en résulta un si profond malaise industriel que l'on dut revenir aux plus longues heures de vente et aux bières plus fortes. Appauvrie, ruinée, déchirée et ensanglantée qu'elle est aujourd'hui, la Russie ne serait-elle pas en meilleure situation si la "vodka" y coulait encore à flots comme avant la guerre? J'en ai la conviction, tout le malaise qui agite, en ce moment, le monde industriel est attribuable aux privations que la guerre a imposées aux populations. En notre pays, beaucoup de personnes se sont enrôlées volontairement, et la conscription en a atteint un grand nombre d'autres; la guerre a fait pénétrer l'affliction dans près de 55,000 foyers.

Nous avions autrefois les courses de chevaux auxquelles beaucoup de gens assistaient avec grand plaisir. Nous avons eu le contrôle du combustible, le contrôle des vivres et, finalement, vint la goutte d'eau qui fit déborder le vase, la prohibition qui contribua, dans une large mesure, à amener le malaise industriel dont le pays souffre aujourd'hui. Ayant exercé la médecine dans le quartier nord de Winnipeg, j'ai eu plus que tout autre membre de la Chambre l'occasion de visiter les logements ouvriers. Qu'il y ait des bouges dans ce quartier-là, on ne peut le dire, mais il s'y trouve des logements qui sont loin d'être superbes. J'y ai vu les gens à table avant l'établissement de la prohibition. Beaucoup de ceux qui sont d'origine européenne tiennent à leur bière; comme ils ne trouvent guère de confort chez eux, un verre de bière pris au repas leur sert de stimulant, et quand vient le soir, ils

ont l'esprit moins agité. Je suis convaincu que l'élimination soudaine de l'effet calmant de l'alcool n'a pas peu contribué à la création du malaise.

Celui qui, ayant l'habitude de fumer, renonce tout à coup à l'usage du tabac en a pour une semaine à ne pas se sentir aussi content ni aussi heureux qu'autrefois au sein de sa famille ou en la société de ses amis. Le tabac a un effet calmant. Il semble qu'en tous pays il soit besoin de quelque chose pour calmer le système nerveux. On souffre de l'absence de l'effet calmant des spiritueux et de la bière quand on cesse tout à coup d'en faire usage. Un mien ami me disait, un jour, que lorsqu'on veut cesser de faire usage de tabac, il faut y aller graduellement, tout comme on doit faire quand il s'agit de guérir un morphinomane.

On a fait trop d'embarras à propos de prohibition. Le commerce des spiritueux, chacun le sait, mourra de mort naturelle. Les plus âgés d'entre nous se rappellent le temps où, dans la province d'Ontario, il était d'usage de se donner mutuellement un coup de main pour la coupe du bois; c'était l'occasion de réunions auxquelles on n'assistait qu'autant qu'on était sûr d'y trouver un gallon de whiskey ou plus, selon que la réunion devait être plus ou moins nombreuse. Il y a trente ans, quand les médecins se réunissaient en un banquet, le plus considéré était celui qui se tenait encore sur la table quand tous les autres avaient roulé dessous. Il n'y a que trente ans de cela; quand aux corvées pour la coupe du bois, il ne s'en tient plus depuis une quarantaine d'années. De nos jours, on ne voit rien de pareil quand les cultivateurs de l'Ontario se réunissent pour battre le grain ou couper du bois. Il y a vingt ans que s'est tenu au Trinity Medical College le premier banquet où les spiritueux brillèrent par leur absence. Tout cela est l'effet de l'évolution, de l'éducation graduelle et de la discussion constante du commerce des spiritueux. Et, cependant, les apôtres de la tempérance s'attribuent le mérite du progrès qui s'est accompli. Qu'on s'en tienne à la théorie de Darwin, si l'on y trouve quelque plaisir; mais il n'en reste pas moins que tel a été le cours des choses.

Il est malheureux que les conditions qui existaient dans le Manitoba, l'Alberta et quelques autres provinces aient été troublées par ce décret que nous avons appuyé sur la promesse du Gouvernement qu'il serait annulé à la fin de l'année. Il devrait être annulé, chaque province appliquant de son mieux la loi Doherty qui répond à tous les besoins

On a beaucoup parlé des torts causés par l'alcool. Je trouve, moi, que le thé et le tabac font beaucoup plus de mal à l'intelligence et au corps, parce qu'on en fait un plus grand usage. On consomme, chaque année, au Canada pour 50 millions de piastres de thé. J'ai connu des personnes qui buvaient cent tasses de thé par jour. En Angleterre on ne penserait jamais à boire une tasse de thé après un repas de viande. Au Canada, préparez le thé aussi soigneusement que vous le pouvez—et dans nombre de maisons on le fait très mal—prenez un repas de viande, absorbez ce thé avec son acide tannique, et les aliments que vous avez pris seront tannés comme le cuir de vos souliers.

Comment se fait-il qu'en Angleterre la plupart des habitants sont pleins de santé, tandis que chez nous un si grand nombre ont un teint blême et maladif? La plus grande difficulté qu'éprouve le médecin dans le traitement de ses malades est de maintenir intacte la pureté du sang. La cause en est que l'on boit trop de thé.

La "Women's Christian Temperance Union" et diverses autres associations font beaucoup de tapage contre l'usage des spiritueux. Cependant, je regrette de dire qu'un grand nombre des membres de ces sociétés n'ont jamais bu un coup de ces liqueurs et n'en connaissent rien. Aurais-je raison de donner une conférence sur la digitale, la strychnine ou la morphine, si je ne les connais pas? Néanmoins, les membres de ces associations parlent dans tout le pays de la question des spiritueux. J'ai reçu des requêtes de tous les comités de la "Women's Christian Temperance Union" du Manitoba, toutes rédigées de la même manière, d'après la copie originale du bureau central.

Cela me rappelle une histoire que j'ai entendue au sujet du directeur de l'hôpital Rotunda, de Dublin. Dans les premiers temps de la campagne de la tempérance, on avait organisé une assemblée dans cette ville et l'un des organisateurs avait invité le directeur à assister sur l'estrade. Celui-ci répondit qu'il ne pouvait faire de discours. "Mais nous ne vous demandons pas de faire de discours" reprit-on, "nous ne voulons que votre présence, pour montrer que vous êtes favorable au mouvement." Plusieurs des orateurs ne se rendirent pas à l'assemblée, de sorte que le président fut obligé de prier le directeur de l'hôpital de se faire entendre. Alors, celui-ci, prenant la parole, dit: "Monsieur le président, mesdames et messieurs, je reconnais parfaitement que le mauvais whiskey est une chose

dangereuse, mais je suis parfaitement convaincu qu'un peu de bon whiskey n'a jamais fait de tort à personne."

La prohibition, en ce qui concerne le Manitoba, a donné naissance à un commerce clandestin de liqueurs et l'on vend au public du mauvais whiskey qui est, comme je l'ai dit, une très mauvaise chose. J'admettrai que la première année de la prohibition, les crimes ont diminué de 80 p. 100. Dans les postes de police il fallait engager des gens pour faire le nettoyage et autres travaux. Les cellules étaient à peu près désertes. Mais depuis, c'est bien changé. Les crimes ont augmenté dans tout le pays. Le département de l'accise nous a appris l'existence de cinq cents alambics à Winnipeg. Je crois qu'il y en a plus que cela.

Dans toutes les grandes villes du Canada nous trouvons le même état de choses. On a essayé pendant un siècle à faire disparaître le potheen de l'ouest d'Irlande, mais jusqu'à présent il n'y a pas eu grand'chose de fait. Et cependant, ce commerce illicite qui augmente le nombre des criminels se continue. Où s'arrêtera-t-il? je l'ignore. Si l'on faisait usage de spiritueux avant l'adoption du décret, ce n'est pas ce décret qui y mettra un frein. Il n'y avait pas de commerce clandestin avant l'adoption du décret, mais depuis il semble dépasser les bornes. Le public a besoin de spiritueux et il les aura.

Durant l'épidémie de la grippe, on s'est demandé si le whiskey était bon ou non pour la grippe. Ceux qui l'avaient goûté et en connaissaient les effets étaient en faveur, tandis que ceux qui n'en ont jamais mis une goutte dans leur bouche se déclarent catégoriquement contre son usage. Ils n'en savaient absolument rien.

Durant plusieurs années, nous traitions la tuberculose par l'usage de la créosote, dans l'espérance de tuer les germes de la maladie. Introduisez dans la gorge d'un enfant souffrant de diphtérie deux petites éponges. Plongez ces éponges dans deux tubes et dans l'un de ces tubes versez trois ou quatre gouttes d'alcool. En vingt-quatre heures, le tube qui contient l'alcool aura fait mourrir les germes de la diphtérie, tandis que dans l'autre les germes se développeront.

Durant l'épidémie de la grippe l'alcool était le seul poison que l'on pouvait injecter dans les poumons en quantité suffisante pour détruire l'effet des germes.

Cela démontre suffisamment, il me semble, qu'il existe un besoin réel de ce remède. Bien que je sois un adhérent de la tempérance, je ne voudrais pas pratiquer la médecine pendant une épidémie comme celle qui a sévi ici, l'hiver dernier, sans donner de whisky, en quantité, à tous mes malades qui souffraient d'influenza. Je suis convaincu que les résultats de mon traitement peuvent souffrir la comparaison avec ceux du traitement donné par n'importe quel médecin sur ce continent, et j'ai ordonné des quantités de toxine et de whisky. Le peuple a besoin d'alcool à titre de remède. L'hiver dernier, l'homme qui avait besoin de whisky devait s'adresser à un médecin pour obtenir une ordonnance, puis il devait acheter, disons, le whisky irlandais de Burke, qu'il était obligé de payer jusqu'à $7 la bouteille. Eh bien, la voilà, la cherté de la vie! Songez aux souffrances imposées sur les pauvres gens, à Winnipeg, par le coût élevé de l'alcool, lorsqu'ils en avaient besoin pour combattre l'influenza. Je ne veux pas du tout prendre la responsabilité de dire lequel de mes malades doit avoir une bouteille de whisky. Il est injuste, vis-à-vis de ma profession, de lui demander pareille conduite, et il est injuste à l'égard du public de le forcer à payer un, deux ou même trois dollars,—certains médecins ont demandé ce dernier prix à Winnipeg,—à un médecin, et ensuite de payer les prix élevés pour une bouteille de whisky dans certaines pharmacies. Ce n'est pas la faute des pharmaciens en détail; je sais que les pharmaciens de gros sont à blâmer également. Dans le commerce de la pharmacie, comme dans tous les autres commerces, il existe ce que nous appelons les intermédiaires, et ces derniers ont cherché à faire payer leur travail plus cher que le prix perçu par le fabricant en retour de son produit.

Nous avons déjà eu un plébiscite, dans ce pays, sur la question de la prohibition; lorsque j'étais adolescent, j'ai travaillé de toutes mes forces pour la réussite de ce plébiscite. Le résultat du vote s'est décidé par une très petite marge; mais le plébiscite n'a produit aucun bien. Je suis convaincu qu'aucun plébiscite fédéral ne saurait faire grand bien. Pour moi, la question de la prohibition devrait être laissée entièrement aux provinces. L'administration de la loi, au Manitoba, n'a pas été très heureuse. Je répète que, dans le cours de l'épidémie d'influenza, le pharmacien en gros a exigé des prix de fantaisie, et que les médecins, ou volaient le public pour des ordonnances ou les donnaient gratis; tout médecin consciencieux trouve insupportable une situation comme celle où il s'est trouvé, à cette époque. Ma sug-

gestion, et mon conseil, au Manitoba, en pareil cas, et je suppose que le remède s'applique également aux autres provinces, c'est d'ouvrir des magasins d'alcool sous l'administration du gouvernement et d'y vendre à un prix raisonnable la meilleure boisson qu'on puisse obtenir. Donnez au chef de chaque famille un permis qui sera payé un dollar par année, et alors permettez l'achat d'une bouteille de whisky ou d'une douzaine de bouteilles de bière, tous les quinze jours ou tous les mois, selon le jugement des autorités provinciales. De cette manière, on réussira à réglementer le commerce de l'alcool, à établir la véritable tempérance et à faire disparaître les tendances criminelles. A mon point de vue, ce qu'il faut avant tout, c'est d'avoir la haute main sur le commerce de l'alcool. Il est vain d'espérer que nous pourrons établir la prohibition totale, car il y aura toujours des distilleries, tout comme il s'est toujours fabriqué du vin sur la surface du globe. J'espère qu'on traitera cette question avec calme, sans perdre la tête; qu'on s'efforcera à mettre entre les mains de l'Etat la direction du commerce de l'alcool, sans chercher à imposer la prohibition totale d'un seul coup.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je veux demander au parrain de cette mesure—je ne sais si elle est entre les mains du premier ministre intérimaire ou du président du conseil—si les vins du cru peuvent être fabriqués dans la province de Québec à un titre aussi élevé que celui autorisé par le présent texte dans la province d'Ontario; et si la même chose est vraie de la province de la Colombie-Anglaise ou de n'importe quelle autre province? L'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro) a déclaré que nous n'avions pas ici une loi particulière, mais en parcourant le texte, je trouve, les unes après les autres, des dispositions particulières relatives aux différentes provinces. Ce que je veux savoir, c'est si le vin du cru peut être fabriqué en Québec jusqu'au titre de douze pour cent, comme dans l'Ontario, et si cela peut se faire également dans la Colombie-Anglaise, ou vice versa?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, si la loi de la Colombie-Anglaise autorise la vente des vins du cru comme boisson, jusqu'à ce titre. L'Ontario base toutes ses limitations du titre des vins du cru qui peuvent être vendus dans la province, comme boisson, sur les règlements actuellement en vigueur.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le point que je veux signaler à l'attention du comité, c'est que nous légiférons d'une manière pour une province et d'une autre manière pour une autre, selon le caprice de la province, par le temps qui court. Je suis d'opinion qu'il nous faut une même loi pour toutes les provinces; un statut universel qui sera applicable par tout le Dominion. Ce Parlement n'a pas du tout le droit de légiférer de manière à satisfaire aux caprices de l'une ou de l'autre des provinces.

Si l'on fait cela pour une province, pourquoi ne le ferait-on pas pour une autre?

M. WHIDDEN: Monsieur l'Orateur, je tiens à dire quelques mots à l'appui de la modification du décret du conseil incorporé dans le projet de loi présenté par le Gouvernement. En premier lieu, la mesure, je pense, reconnaît entièrement les droits des provinces respectives à traiter de la question. Elle reconnaît leurs lois. Elle tient compte aussi du sentiment et de l'attitude implicites d'une province où n'est pas encore en vigueur une législation complète et définitive. L'argument relatif à la position de la province d'Ontario est, je pense, résolu sous ce rapport. Si le peuple de cette province change d'idée et le manifeste par son vote, cette présumée nouvelle situation se trouve prévue par les dispositions du projet de loi. La loi, quant à sa durée, ne va pas aussi loin que je voudrais, pour ma part. Mais vu la force de l'attitude du Gouvernement vis-à-vis de la situation probable de l'année qui est devant nous (comme l'a déclaré l'honorable représentant de Red-Deer, (M. Clark), nous pouvons sans crainte, je crois, compter sur cette loi pour suffire aux besoins de notre pays grandissant. La population pourrait, quand même, soit directement par ses représentants, soit par un scrutin provincial ou fédéral, exprimer ses sentiments à l'expiration des douze mois. De plus, ce projet de loi prévoit une situation que mon honorable ami de Winnipeg-nord (M. Blake) a défendue dans la première partie de son discours et combattue dans l'autre. C'est l'évolution du sentiment et de l'attitude d'une population intelligente de notre pays sur un système né,—je puis le dire sans passion ni préjugé, car c'est de l'histoire,—d'instincts barbares. Cette assertion provient d'autorités scientifiques, et non pas des protagonistes de la tempérance à la vieille façon des grand'mères ni de l'agitateur étroit de Missouri. Il n'est pas nécessaire, je pense, de gaspiller notre temps, maintenant, à discuter les principes généraux de la prohibition. Il y a là devant nous, je crois, une

proposition équitable, destinée à faire face à la situation au pays, durant l'année prochaine.

J'aimerais, toutefois, avant de reprendre mon siège, noter une ou deux affirmations faites au cours de ce débat. La première, c'est que la majeure partie de la population au Manitoba, a exprimé, de diverses façons, l'opinion que la prohibition était un insuccès en cette province.

Je n'aimerais pas nier une affirmation quelconque de mon honorable ami de Winnipeg-Nord. Je citerai simplement un fait au sujet d'une prétention d'un fonctionnaire disant que, au moins cinq cents alambics fonctionnaient dans la seule ville de Winnipeg. On lui en avait demandé le nombre. Il avait répondu: "Combien d'alambics? Je ne saurais dire; il y en a peut-être deux, peut-être dix, peut-être cinq cents." Voilà ce qu'affirma ce fonctionnaire. Mais on en publia une interprétation fausse, qui fut ensuite contredite par un citoyen honnête et large d'esprit. Avec un tel genre d'arguments, monsieur le Président, on aurait réprouvé l'attitude de la Grande-Bretagne abolissant l'esclavage; plus d'un esclave s'achetait et plus d'un esclave se vendait après cette abolition. Mais nous ne proposons pas de refuser ce procédé évolutif dans le mouvement ascendant d'une humanité de plus en plus intelligente. Il y a des preuves que nous avons en nous des instincts qui, parfois, veulent être satisfaits d'une manière qui n'est pas bonne pour la majorité.

On ne fait pas bien, je pense, de proposer une telle loi. Il faut tenir compte de la demande et de la requête explicites d'un très grand nombre d'esprits pensants de notre Dominion et de plusieurs autres pays: marcher toujours en avant, sans entraver les droits personnels là où ceux-ci n'entravent pas le développement de notre vie nationale. Quant à la requête de permettre l'alcool en médecine, bien qu'il ne s'agisse pas de cela, il serait bon, je pense, de se rappeler que la conscience publique, elle au moins, est susceptible d'évoluer dans un sens ou dans l'autre. Quand nous parlons d'autres pays, nous ne devons pas parler de ceux qui n'ont pas encore acquis leur pleine conscience, et quand nous parlons de la Grande-Bretagne, n'oublions pas que son premier ministre (que nous aimons à honorer quand les circonstances nous y portent individuellement) est responsable d'avoir fait, il y a deux ou trois ans, cette assertion très forte, sinon excessive: que la Grande-Bretagne avait trois ennemis, l'Allemagne, l'Autriche et les spiritueux, et que ces derniers étaient les plus grands de tous.

M. NICHOLSON (Algoma): Monsieur le président, je considère cette mesure comme la plus importante qui ait jamais été présentée en cette Chambre, où j'en ai vu tant de mesures vitales adoptées depuis que j'ai le privilège d'être député.

Quand je dis cela, j'estime, en tant que partisan de la prohibition, que ceux qui pensent comme moi n'ont pas besoin de prouver ou d'essayer de prouver que la prohibition est un moyen d'éliminer les dangers du commerce des liqueurs. Le temps est venu où il est difficile de trouver quelqu'un qui aurait seulement la moindre intention d'essayer de justifier le commerce des liqueurs, tel que nous le connaissons. Cependant, il y en a qui veulent faire un dernier effort; mais on peut le considérer comme étant le dernier spasme de ceux qui, pour conserver une partie de leurs privilèges, ont, de temps immémorial, enserré le genre humain de leurs tentacules, au moyen du commerce des liqueurs alcooliques.

Cette mesure a pour seul but de donner aux provinces ce que chacune d'elles a exprimé le désir d'avoir. On a parlé de l'Ontario comme si l'on s'imaginait que ce doit être la seule province touchée par cette mesure, et l'on a complètement laissé de ce côté le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Anglaise, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. D'après la plupart des arguments qui ont été avancés, on est porté à conclure que le Québec et l'Ontario forment, à eux seuls, tout le Canada. Ces deux provinces sont certainement importantes, mais elles ne sont pas seules. La loi est pour toutes les provinces; elle n'a pas pour effet d'avantager l'une au détriment de l'autre, mais de donner à chacune ce qu'elle veut avoir, selon l'expression de sa volonté.

Après cela, monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit nécessaire pour moi d'aller plus loin. J'ai pris la parole simplement pour féliciter le Gouvernement d'avoir pris cette détermination, qui constitue un pas vers l'obtention de ce que les partisans de la prohibition considèrent être le but final: l'abolition complète du commerce des liqueurs alcooliques. Mais les partisans de la prohibition, qui sont en même temps des gens sensés ne désirent point que ce Gouvernement ou n'importe quel autre gouvernement, aille plus vite que ne le désirent les citoyens, et si les

habitants d'une province désirent avoir certaines liqueurs à dose d'alcool définie, je ne me reconnais pas le droit, moi qui suis d'une autre province, de leur dire: "Vous devez accepter ce que je désire, parce que je n'habite pas dans votre province".

Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je veux faire allusion à certaines remarques parfois faites ici et ailleurs, au sujet de cette question. Je crois pouvoir dire que je représente, jusqu'à un certain point, la classe ouvrière; j'ai vécu au milieu des ouvriers toute ma vie. Aussi je tiens à faire savoir au Parlement et au public en général quelle est la position des ouvriers. On a essayé tant que l'on a pu, de représenter les ouvriers du Canada comme étant en faveur du commerce des liqueurs alcooliques. J'ai reçu, comme probablement tous mes collègues, un nombre considérable de requêtes, toutes destinées à nous faire croire que les ouvriers n'étaient pas satisfaits des mesures prises par le Gouvernement, relativement à la prohibition ou la restriction du commerce des liqueurs. Je n'ai pas la moindre intention de mettre en doute la bonne foi de ceux qui faisaient circuler ces requêtes, pas plus que je ne veux soupçonner la véracité des déclarations qu'elles contenaient, en tant que représentant les idées de ceux qui les faisaient. Mais je doute que ces gens-là aient le droit de représenter les ouvriers du Canada. Je répète que j'ai vécu toute ma vie au milieu des ouvriers, et je crois connaître leurs sentiments.

Je veux donner à la Chambre une idée de ce qui a été fait pour grouper nos ouvriers et les placer sous un mauvais jour, en ce qui touche cette question de prohibition.

Je donnerai lecture des appels faits aux syndicats ouvriers, d'un bout à l'autre du pays, pour essayer de leur faire adopter des résolutions approuvant les tentatives faites pour induire le Gouvernement à laisser continuer le commerce des liqueurs. Une certaine association (je ne dirai pas ce qu'elle était) entreprit une propagande parmi les syndicats ouvriers de tout le Canada; cette propagande a dû coûter plus de $100,000. Je ne pense pas que les ouvriers aient fourni l'argent, mais ceci est en dehors de la question. Voici quelle est la première lettre qui fut envoyée à tous les syndicats ouvriers du Canada. Je ne citerai qu'un ou deux extraits, car la correspondance est trop longue et la lecture en fatiguerait le comité:

Afin que vous ayez un dossier complet des mesures qui sont prises en ce moment, nous vous envoyons sous ce pli un exemplaire de la résolution à laquelle il est fait allusion.

On s'est rendu compte que les résolutions n'ont de réelle valeur que si l'on fait une propagande active pour y donner suite.

Nous vous envoyons une résolution et un appel, avec une enveloppe affranchie, que nous prions instamment votre union d'adopter aussitôt que possible. Veuillez les renvoyer dans le plus bref délai, après votre prochaine assemblée régulière, signés de votre secrétaire et marqués du sceau de votre union.

J'attire spécialement l'attention du comité sur le paragraphe suivant:

L'objectif visé dans cette campagne c'est la protection de l'ouvrier. Nous désirons avant tout conserver notre association intacte, et en même temps coopérer à la réalisation du vœu exprimé par les ouvriers à la convention, qui ont demandé à jouir d'un breuvage agréable au goût et nourrissant qui ne soit pas enivrant.

Voilà ce qu'affirme l'association qui a pris l'initiative de ce mouvement et qui a présenté ces vœux dont on a abusé pour représenter sous de fausses couleurs l'attitude des ouvriers et leur faire dire à tort que que tout ce qu'ils demandent c'est une boisson non enivrante. Ces vœux ont été transmis à toutes les loges ou divisions des diverses associations ouvrières dans le service des chemins de fer au Canada. La première circulaire et le premier vœu ainsi transmis n'a pas provoqué une seule réponse de la part de ces organisations. Vient ensuite une autre lettre avec la souscription "confidentielle" et disant:

Nous avons reçu certaines communications au sujet de notre campagne en faveur de l'autorisation de la fabrication d'une boisson agréable au goût et non enivrante...."

Notez bien le mot "non enivrante".

....contenant moins d'alcool qu'il n'en est toléré dans la fabrication de la bière dans l'Etat prohibitionniste du Maine.

Nous comprenons parfaitement que notre constitution ne nous permette pas de signer pareil vœu et nous ne saurions songer un seul instant à vous demander de violer vos statuts et vos règlements. Si vous sympathisez avec nous, si vous croyez que nos efforts s'orientent vers un but vraiment conservateur, sûr et légitime, nous serions réellement bien aises et nous vous saurions infiniment gré, si vous vouliez bien nous retourner la résolution, en vous bornant à écrire sur le dos que votre constitution ne vous autorise pas à la signer, mais que vous nous prêtez votre appui moral et votre bonne volonté.

Et ainsi de suite. Encore une fois cette lettre fut adressée à toutes ces sociétés d'un bout à l'autre du pays et le résultat fut identiquement le même—pas une seule réponse n'est venue de ces groupes d'ouvriers de chemins de fer au Canada. Peu contents du succès de leurs démarches, après le laps d'un mois, ils envoyèrent une autre lettre avec la souscription "privée et confidentielle" et débutant par "cher monsieur et

frère". Cette fois-ci ils se montraient affectueux dans leurs appels aux travailleurs du Canada, afin de rallier leur appui en faveur du commerce alcoolique. Lisons cette lettre:

Nous comprenons que seules des circonstances imprévues empêcheraient votre coopération. Notre campagne a été couronnée d'un tel succès que toute notre ambition aujourd'hui est de rendre cet appel presque unanime. Avec un peu d'aide et quelques efforts de votre part, cela se réalisera.

Veuillez bien ne pas confier cette importante affaire à la poste.

Dès que votre loge locale aura adopté ce vœu, veuillez nous transmettre directement la nouvelle par fil télégraphique, à nos frais.

Nous vous envoyons de nouveau un exemplaire de la résolution que nous désirons que vous utilisiez.

Vous remerçiant de nouveau de l'aide que vous pourriez nous prêter, nous demeurons, etc.

Ce troisième appel, ainsi rédigé, aboutit au même résultat que les appels précédents—pas une seule réponse.

Je le répète, ce dont je me glorifie d'avantage dans ma carrière, ce sont mes relations avec les ouvriers de chemins de fer de ce pays. Jamais je n'ai été plus fier d'eux que lorsque j'appris le résultat de ces appels insidieux aux associations d'ouvriers de chemins de fer, le résultat étant que pas une seule loge locale, suivant l'expression consacrée, n'approuva l'effort tenté pour rallier le travail organisé à l'appui du commerce des eaux-de-vie.

Je désire toucher ici à une autre question se rattachant à celle-ci, et cela afin que les députés, en envisageant les modifications législatives qu'il serait possible d'édicter touchant le trafic des boissons alcooliques au Canada puissent les mettre à l'étude. La loi statutaire du Canada déclare coupable d'un acte criminel l'employé de chemin de fer qui non seulement boit des liqueurs enivrantes, mais encore qui passe son temps dans une de ces buvettes. Ces prétendus débits de bière et de vin, qui deviendraient possibles dans les conditions visées dans cette Chambre, sont de telle nature que si un employé au service d'un convoi fréquente un de ces débits, on peut le traîner devant le tribunal et lui intenter une action au criminel, on dira peut-être que cette loi est trop draconienne et c'est possible; mais je vais présenter à mes collègues une ou deux observations qui leur donneront à penser, avant de prendre une décision. Les agents de la traction sur nos chemins de fer n'entendent pas subir plus longtemps pareille inégalité de traitement. On leur a infligé cette inégalité de traitement, quand on a adopté ces lois; on en a fait une classe spéciale. On leur a dit: "Vous ne jouirez plus à l'avenir des conditions qui, aux yeux du député de Winnipeg-Nord (M. Blake) sont si nécessaires au bien-être de l'ouvrier; nous allons faire de vous une classe spéciale. Lorsque cette question sera définitivement soumise au peuple canadien, les employés de chemins de fer demanderont qu'on les mette sur un pied d'égalité avec leurs concitoyens.

Je demanderai à l'honorable député de Winnipeg ou à tout autre honorable député de ce comité d'aller se coucher dans un wagon-lit qui part d'Ottawa le soir, en sachant qu'à côté de l'homme qui tient le régulateur de la locomotive et qui perce de son regard l'obscurité de la nuit en guidant le train à travers le continent se trouve une cruche de ce liquide que l'honorable député paraît croire si nécessaire à l'ouvrier pour le mettre en état de faire son travail pour qu'il soit, comme il dit, en pleine vie, pour qu'il ait l'énergie nécessaire à l'ouvrage. Ou je demanderai à chaque honorable député les sentiments qu'il éprouverait s'il savait que le préposé aux mouvements des trains, dans le calme des heures du matin, entre une et cinq heures, a, à côté de lui, au lieu de son récipient pour le thé—que l'honorable député (M. Blake) condamne si vigoureusement—un broc de bière légère. Penserait-il que l'intelligence de cet homme serait beaucoup plus clair après avoir absorbé une boisson de ce genre pour maintenir sa vitalité au moment où il accomplit la tâche la plus pénible qu'un homme puisse être appelé à remplir?

La raison même qui a fait imposer des règlements aussi rigides dans le service des trains du pays, c'est qu'il n'y a personne dans cette Chambre ou au dehors ayant un peu de sens commun, qui ne sache pas que l'existence du public voyageur serait en danger si ces règlements n'existaient pas.

Le bon sens des hommes eux-mêmes a reconnu cette vérité et leur a fait déclarer, dans toutes les organisation des employés de chemin de fer du pays, que personne ne peut être membre d'une de ces organisations s'il se livre a un degré quelconque à l'usage des boissons enivrantes. Si la population du Canada, quand la question lui sera soumise directement pour la première fois, se prononçait contre la prohibition, les employés de chemin de fer insisteraient pour maintenir leur position actuelle, parce que si l'un de leurs membres se trouvait sous l'influence de la boisson, ils ne tiendraient pas à être traînés devant les cours criminelles du pays, comme j'en ai connus, sous l'accusation d'être sous l'influence de l'alcool.

Permettez-moi de dire encore un mot—et cela m'amène à parler de l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Cronyn)—au sujet de la fabrication dans une province de quelque chose que cette province elle-même déclare qu'on ne devrait pas vendre dans l'étendue de sa limite. Je ne peux pas concevoir qu'on puisse offrir à un groupe d'hommes intelligents et au peuple de ce pays, une proposition plus immorale que celle de suggérer que les provinces d'Ontario, de Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta qui disent "Nous ne croyons pas qu'on devrait importer ou manufacturer dans notre province une liqueur ayant plus d'un certain degré, parce que nous ne croyons pas que notre population devrait la boire", pourrait, en vue d'un gain d'argent, déclarer. "Nous allons manufacturer l'article que nous ne croyons pas bon à l'usage de notre population et nous le vendrons hors de notre province, partout où il sera accepté". Je ne peux pas concevoir une proposition plus immorale venant d'une source quelconque, que de manufacturer dans une province quelque chose que la province reconnaît ouvertement comme impropre à la consommation, que ce soit de l'alcool ou tout autre produit.

Encore un mot ou deux au sujet de l'ouvrier car, après tout, c'est l'ouvrier que l'on emploie comme argument en vue de continuer le trafic de l'alcool dans ce pays. Je connais des demeures d'ouvriers, non pas une, mais des vingtaines, dans lesquelles la lumière céleste s'est faite à la suite de la mesure de restriction que nous avons déjà appliquée dans le pays. Je peux compter des milliers d'ouvriers qui étaient abrutis par l'alcool, quand ce trafic battait son plein et qui étaient de bons garçons tant qu'ils avaient de l'argent, mais qui étaient jetés dehors comme des chiens quand ils n'avaient plus le sou. C'est ainsi que le trafic de l'alcool traite l'ouvrier.

Je voudrais citer un cas seulement à la Chambre. En 1912, j'avais à mon emploi un homme venant d'une ville très éloignée d'Ottawa, et la seule raison qui l'avait ramené dans les forêts du nord d'Ontario, c'est qu'il ne pouvait pas avoir confiance en lui-même dans les endroits où l'on débitait de l'alcool. Un matin, je reçus un télégramme disant que la femme de cet homme était dangereusement malade. J'expédiai immédiatement un homme au camp où il travaillait pour le faire venir aussi vite que possible. Il arriva dans la ville que j'habitais et où il y avait deux bars publics, environ deux heures avant le départ de son train pour sa propre ville. Il avait assez d'argent pour aller chez lui et pour suffire à ses besoins; il quitta mon bureau une heure et quarante minutes avant le départ de son train. Le lendemain matin je reçus une dépêche demandant que l'homme vienne vite, car sa femme était mourante. Je répondis que l'homme était parti la veille et qu'il devait être chez lui en ce moment. Le lendemain matin, autre télégramme: "Où est un tel? sa femme n'a que quelques heures à vivre". Je demandai à la police provinciale de rechercher l'homme. Les agents parcoururent la ligne et ne purent pas le retrouver.

Le lendemain matin, je reçus un télégramme m'annonçant la mort de la femme et le surlendemain, un agent de police retrouva l'infortuné dans l'un des hôtels de la petite ville de Chapleau où j'habite.

Le dénouement se produisit au mois de juin 1916. Un soir, vers dix heures, le malheureux sortit en titubant d'une buvette de Hull, et le lendemain matin on découvrit son cadavre accroché aux estacades des scieries Booth. Voilà le résultat du trafic des liqueurs enivrantes pour l'ouvrier, et cela explique pourquoi les ouvriers font la sourde oreille aux appels des débitants de liqueurs fortes qui réclament leur appui. Je n'ai jamais été aussi fier de mon association des employés de chemins de fer du Canada que le jour où j'ai appris que pas un seul "local"—c'est le nom que l'on donne aux différentes succursales de l'association au pays—n'avait accordé son appui aux débitants de liqueurs alcooliques, en dépit de trois tentatives qu'ils avaient faites.

M. RICHARDSON: Je tiens à ajouter quelques mots avant que la Chambre ne dispose du projet de loi en discussion. Quand bien même le triste cas que l'honorable député d'Algoma-Est a cité tout à l'heure serait le seul, je suis d'avis qu'il serait suffisant pour autoriser la suppression du trafic des liqueurs alcooliques dans le monde entier; l'histoire du Canada, l'histoire du continent de l'Amérique du Nord, que dis-je, l'histoire du monde entier nous offre des centaines de milliers, sinon des millions de cas de cette nature. L'histoire du Genre humain regorge de tragédies causées par l'abus des liqueurs enivrantes. Cependant, je ne désire pas discuter la question à ce point de vue.

Trois années environ se sont écoulées depuis que la législature du Manitoba a adopté la loi de tempérance, qui entra en vigueur le premier juin 1916. A titre de journaliste possédant une expérience de quarante ans,

et à titre d'homme public, je tiens à rendre mon témoignage dans cette grande cause; à titre de rédacteur d'un journal de Winnipeg, je suis en mesure de signaler le succès qu'a obtenu la loi de tempérance au Manitoba. La suppression presque complète du trafic des liqueurs enivrantes au Manitoba a peut-être été le plus grand bienfait dont ait jamais joui la population de cette province.

Je diffère absolument d'opinion avec mes honorables collègues de Winnipeg-Nord (M. Blake) et de Winnipeg-Centre (M. Allan). Tous deux sont mes amis personnels, mais je ne puis partager les opinions qu'ils ont manifestées ici, je le dis sans acrimonie et en toute sincèrité.

J'ai discuté la question avec des gens appartenant à toutes les classes de la population. J'ai même eu l'occasion de discuter avec d'anciens buveurs de la ville de Winnipeg qui se dirigent en titubant vers la tombe par leurs excès de boisson. Ces infortunés ont voté contre la prohibition, mais ils n'ont pas honte de dire que, bien qu'ils aient voté contre la mesure, ils croient qu'elle est à l'avantage du pays; pour eux, la prohibition totale est la meilleure solution qui pouvait se produire. Je n'ai jamais entendu s'élever une voix discordante à ce sujet. Pourrais-je invoquer un témoignage plus concluant en faveur de la prohibition au Manitoba que d'affirmer qu'une diminution de 80 pour 100 dans les condamnations criminelles s'est produite depuis la mise en vigueur de cette loi?

La province du Manitoba maintenait six prisons avant l'adoption de la loi de tempérance. Or, après 1916, nous avons cru, à un moment donné, qu'il serait peut-être nécessaire de fermer ces six institutions pénales. En tout cas, le Gouvernement a fermé trois de nos prisons, et dans les trois autres les détenus sont à peine assez nombreux pour autoriser leur maintien. N'est-ce pas là le témoignage le plus concluant que l'on puisse invoquer en faveur de la prohibition? Pour moi, l'énorme majorité de la population du Manitoba est en faveur de la tempérance totale, et je crois que l'opinion publique serait favorable à l'établissement du régime dans tout le Dominion. Or, lorsque le discours du trône a annoncé, je crois, qu'un plébiscite serait pris par tout le pays—je vois le premier ministre intérimaire faire des signes de dénégation—mais j'avais dans l'idée qu'un plébiscite aurait lieu et je m'aperçois que je suis dans l'erreur. Je suis d'avis, toutefois, que ce serait un grand bienfait pour notre population, si la prohibition totale régnait par tout le Canada.

L'autorité fédérale, je le suppose, est limitée par la Constitution, de sorte que le Parlement fédéral ne saurait dépasser les limites constitutionnelles que lui assigne l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Puisqu'il en est ainsi, je suis convaincu que l'adoption du décret établissant la prohibition a été une excellente mesure. En tout cas, après l'adoption de la tempérance au Manitoba, en 1916, comme les autorités provinciales n'avaient pas le droit de prohiber la fabrication ou l'importation des liqueurs alcooliques, il en est résulté l'établissement d'une chaîne de magasins de boisson à Kenora, Fort-Francis, Keewatin, etc. Il restait, d'un autre côté cinquante-neuf magasins de boisson dans la province qui expédiaient des liqueurs enivrantes à la Saskatchewan et à l'Alberta. Ces maisons ne pouvait faire de trafic dans la province, mais elles avaient le droit d'exporter des liqueurs alcooliques en Saskatchewan et dans l'Alberta. De ces 59 magasins de liqueurs, 39 au moins étaient dirigés par des gens d'origine étrangère. Voilà, à mon avis, un fait qui est à l'honneur de la race anglo-saxonne. Pour moi, on ne devrait jamais permettre que la buvette s'implante de nouveau sur le sol canadien. A titre de journaliste et à la lumière de l'expérience que j'ai acquise à Winnipeg, où je me suis établi au lendemain, pour ainsi dire, de sa constitution en ville, j'ai toujours surveillé le développement de ces buvettes nombreuses et bien fréquentées, et j'ai été témoin de l'influence prépondérante qu'elles ont acquises avec les années.

De petits comptoirs de 10 pieds sont devenus des comptoirs de 15, 20, 30 et 40 pieds de long; si bien que finalement nous avions, avant la loi, un grand nombre de comptoirs circulaires occupant tout ce qu'il y avait d'espace disponible dans les buvettes. J'ai amené plus d'un visiteur de l'Est dans ces buvettes entre cinq et six heures de l'après-midi, heure où les ouvriers quittent l'ouvrage et retournent chez eux. Nous y avons vu des centaines de buveurs, parfois plusieurs centaines, au même estaminet, sur une profondeur de près de 5 pieds, demandant qu'on se hâta de les servir et jetant à flots sur le comptoir leurs pièces d'argent. La loi du Manitoba a eu pour effet de détourner de ces comptoirs des sommes incalculables, qui commencèrent de se glisser sur ceux des magasins de détail, et la vente de chaussures et de vêtements s'accrut dans d'énormes proportions.

Que l'on aille à Winnipeg, aujourd'hui, et je suis sûr que l'on y constatera sans peine les bienfaits de la prohibition. Il serait impossible d'y trouver un seul homme ou une seule femme—car les femmes ont un intérêt considérable dans cette affaire, puisqu'elles souffrent plus que personne de ce commerce des liqueurs enivrantes—il serait, dis-je, impossible de trouver un homme ou une femme qui ne rendent témoignage du bien accompli par la prohibition. Il m'a toujours paru que la concession du droit de suffrage aux femmes avait résolu le problème de la prohibition.

Au Manitoba, les hommes ont voté l'abolition des liqueurs enivrantes dans la proportion de deux ou trois contre un et, le jour où les femmes furent admises à prendre part à l'exercice du suffrage, comme elles l'ont été depuis, ceux de nous qui tiennent que la prohibition est un bienfait pour le peuple, comprirent que la question était pour toujours réglée au Manitoba. Le droit de suffrage est accordé aux femmes dans toutes les provinces, et nous avons aujourd'hui une armée formidable dont le vote, je le pense bien, demandera presque unanimement la prohibition. Il n'y aura pas à s'en étonner d'ailleurs, car ce sont elles, après tout, qui souffrent le plus du débit incontrôlé des liqueurs enivrantes. C'est elles et leurs enfants qui sont soumis aux brutalités d'un père ou d'un mari ivrogne et qui sont privées des choses nécessaires à l'existence, parce que l'argent qui servirait à les soutenir et à les rendre heureuses est jeté sur le comptoir d'une buvette. Nous savons combien riches et opulents sont devenus en général les tenanciers d'hôtels ou d'estaminets, grâce aux trafics des boissons enivrantes. C'est d'ordinaire le tenancier d'une buvette que l'on a pu voir mener de superbes attelages, porter diamants et fourrures de prix, et vivre de ce qu'il y a de meilleur. Il n'est pas étonnant qu'ils désirent reprendre leur ancien commerce.

Il peut ne pas être inutile que je dise un mot de l'application de cette loi au Manitoba. Mon honorable ami de Winnipeg-Nord a cru devoir la critiquer et dire que, depuis le vote de cette loi, la distillation illicite et le commerce clandestin ont remplacé l'ancien ordre de choses. L'honorable député dira-t-il que l'abolition de la loi contre le meurtre aurait pour conséquence de diminuer le nombre des meurtriers, car telle est la suite logique de son argument? Certes, non. La diminution du nombre des crimes au Manitoba, dans la proportion de 8 p. 100, prouve bien que la prohibition a eu son utilité.

La loi des liqueurs enivrantes au Manitoba a été mise en vigueur d'une manière qui ne laisse rien à désirer. A la tête du service des licences se trouve un homme d'un magnifique caractère, d'une probité à toute épreuve, et le personnel qui seconde ses efforts a fait de son mieux pour enrayer le mal. On peut découvrir, ici et là, quelques alambics, mais la chose sera toujours inévitable. Il y a eu, en Irlande, depuis des siècles, une distillation clandestine, et je suppose qu'il en est de même en Ecosse, comme au reste, sans doute, dans tous les pays. Impossible d'extirper complètement un abus; mais, quand la loi est appliquée comme elle doit l'être, et je peux attester qu'elle l'est au Manitoba, on arrive à un état de choses presque idéal à l'égard de l'exécution d'une loi prohibant les liqueurs enivrantes.

Parlant, comme je le crois, au nom de la grande majorité du peuple manitobain, nous accueillons avec plaisir toute mesure que le Gouvernement fédéral peut adopter en vue de nous permettre de continuer et, s'il est possible, de renforcer la prohibition dans cette province. Sous l'empire de la loi projetée, l'importation et la fabrication des spiritueux vont pouvoir, je suppose, être interdites au Manitoba. Ai-je raison de le penser? Oui, puisque le premier ministre intérimaire et le président du Conseil privé me font signe que oui. Cela étant, nous pouvons supposer que nous sommes sûrs de nous dès que le peuple lui-même est sûr de lui. Je n'ai aucunement le désir de parler sur la motion de l'honorable député de London. Elle a été débattue, et il est inutile que je dise rien à cet égard. A titre de représentant d'un comté du Manitoba, je désire néanmoins déclarer de nouveau que le peuple de cette province attend du Gouvernement fédéral qu'il aide de toutes manières à rendre dans la province la prohibition effective; il serait profondément déçu si le Gouvernement ne prenait pas tous les moyens dont il dispose pour en assurer l'exécution.

Si j'étais certain que, grâce à une nouvelle loi ou à une autre attitude de la part du Gouvernement, la prohibition serait rendue plus effective, au Manitoba, qu'elle ne le sera d'après le projet de loi dont il s'agit, je serais satisfait. Je suis de ceux qui, à la lumière d'une longue expérience et d'une profonde observation de ce commerce, sont fermement convaincus que l'alcool a été l'un des plus grands fléaux dont l'humanité ait jamais eu à souffrir.

M. EULER: La loi du Manitoba a-t-elle été décrétée à la suite d'un plébiscite? Y a-t-il eu un plébiscite?

M. RICHARDSON: A la suite d'un plébiscite. Peut-être le président du Conseil privé pourrait-il répondre à cette question?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami (M. Richardson) y a répondu. Elle fut adoptée à la suite d'un vote de la part du peuple.

M. RICHARDSON: Oui, à la suite d'un plébiscite, et à une majorité de deux ou trois contre un.

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

Reprise de la séance.

L'hon. NEWTON W. ROWELL: J'ai suivi avec beaucoup de satisfaction les discours prononcés, cet après-midi, tant par les membres de l'opposition que du parti ministériel, en faveur de la politique ayant pour objet l'abolition de la vente des spiritueux au comptoir. C'est là une preuve que le peuple canadien s'intéresse de plus en plus à l'importante question que nous discutons. Non seulement les membres de cette Chambre et les citoyens en général, mais les distillateurs eux-mêmes sont en faveur de cette interdiction. Voici une déclaration que les distillateurs ont fait circuler dans les rangs de la députation:

> On a compris qu'il fallait absolument interdir la vente des spiritueux au comptoir, parce qu'elle favorisait constamment l'entrée des buvettes, l'habitude de la traite, la corruption politique, et que, dans trop de cas, elle dépendait d'une administration laissant fort à désirer.

Ils vont plus loin, ils se disent absolument opposés à toute loi qui aurait directement ou indirectement pour objet le rétablissement du comptoir. Me rappelant qu'en 1914 encore, ceux qui ont fait publier et distribuer cette brochure s'opposaient de toutes leurs forces à l'abolition du comptoir, je crois avoir raison de penser que ce changement d'attitude indique jusqu'à quel point le sentiment public à cet égard s'est développé. L'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) est en faveur de la fermeture des buvettes et voudrait que la loi que nous nous proposons de décréter n'apportât aucune modification à l'état de choses actuel. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) est du même avis et pense que dans le décret ministériel qu'il s'agit de ratifier, nous sommes allés plus loin que l'intérêt public ne l'exigeait.

M. McMASTER: Il me semble que, sur la question de prohibition, le député de Waterloo-Nord ne s'est prononcé ni dans un sens ni dans l'autre

L'hon. M. ROWELL: Il a pris soin de ne pas se compromettre, mais je crois avoir bien interprété ce qu'il a dit. Cependant, si cette politique pouvait avoir sa raison d'être en 1914, la guerre a changé la situation dans toutes les provinces, et l'opinion publique exigeait une attitude plus prononcée que celle qui comportait simplement l'abolition des buvettes, et les provinces l'ont prouvé par des lois qu'elles ont faites elle-mêmes. Partout où le peuple s'est prononcé, il a demandé beaucoup plus que l'abolition des buvettes. Ainsi, la Saskatchewan a adopté une loi abolissant les buvettes et confiant la vente des spiritueux à des propriétaires de débits sous le contrôle du gouvernement.

Ce nouvel état de choses a subsisté durant une année, puis le gouvernement a demandé aux électeurs de dire s'il convenait de l'abolir ou de le laisser subsister, et ils ont répondu qu'il fallait l'abolir. On a également consulté les électeurs de l'Alberta, comme l'a dit le député de Red-Deer (M. Clark). Ils ont répondu qu'il fallait interdire la vente des spiritueux dans les magasins, tout comme dans les buvettes, et la législature a adopté une loi dans ce sens. Il en fut ainsi dans la Colombie-Anglaise, au Manitoba, au Nouveau-Brunswick et dans la province de Québec, où l'on a adopté des lois dans ce sens, il y a un an. A l'exception de la ville d'Halifax, la Nouvelle-Ecosse était prohibitionniste avant la guerre, et l'on a fait une loi imposant également la prohibition à la ville d'Halifax. L'île du Prince-Edouard était également prohibitionniste avant la guerre. Telle était la situation en général.

Or, le représentant de Waterloo-Nord (M. Euler) a laissé entendre qu'il n'y a vraiment pas de preuve que la province d'Ontario approuve des lois aussi avancées que celles qui sont en vigueur dans la province; que nous ne devrions pas passer outre, mais attendre qu'une consultation populaire ait lieu, à l'automne. M'est-il permis de dire, que je suis d'un avis tout différent et que je n'admets pas que les habitants de l'Ontario n'aient pas manifesté leur approbation des lois qui sont en vigueur à l'heure qu'il est dans la province.

Le représentant de Peel (M. Charters) a déjà fait ressortir l'attitude de l'Ontario sur cette question, attitude manifestée par les verdicts rendus de temps à autre, lorsque la population entière a été appelée à se prononcer. En 1916, lorsque le ministère provincial a déposé un projet de loi, je faisais partie de la législature et je connais bien tous les débats qui ont eu lieu. Tout en admettant qu'il existait des divergences d'opinions parmi la députation, et que des

représentants n'approuvaient pas entièrement le projet de loi, la Chambre l'a, néanmoins, adopté sans une seule voix discordante. Un projet aussi important et aussi radical que celui de 1916 n'aurait pas été adopté à l'unanimité des voix, si le sentiment public n'avait pas été fortement favorable à ce projet.

M. EULER: Comment le ministre interprète-t-il le verdict rendu par les habitants de la province d'Ontario, lorsque lui-même a soulevé la question à l'élection de 1914?

L'hon. M. ROWELL: A mon avis, la meilleure interprétation est celle que je lui ai donnée en ce temps-là.

M. EULER: Quelle était cette interprétation?

L'hon. M. ROWELL: Que je continuerais à prêcher cette doctrine jusqu'à ce que la cause triomphât.

M. EULER: Ce n'est pas répondre à la question.

L'hon. M. ROWELL: Voici l'interprétation que je lui ai alors donnée. Cinquante-deux et demi pour cent des votants—je me fie à ma mémoire—ont appuyé le ministère ou ses candidats. Quarante-sept et demi pour cent ont appuyé l'opposition ou combattu le ministère. La députation ne reflétait pas complètement le sentiment populaire—elle le reflète rarement. De plus, d'autres facteurs sont entrés dans cette lutte, comme il en entre dans toutes les luttes politiques. Lors d'une élection entre les partis politiques, on ne saurait faire trancher une question uniquement d'après ses avantages ou ses inconvénients. Lors du verdict en question, il y avait d'autres problèmes à résoudre. Tout ce que puis dire, c'est que le résultat ne m'a pas enlevé tout espoir. Le soir de l'élection, j'ai déclaré que le programme serait maintenu, et l'on m'excusera si je déclare que je suis heureux aujourd'hui que ce programme ait été accepté dans toutes les provinces du Canada par des hommes pris dans les deux camps politiques.

J'ai une autre remarque à faire au sujet de la situation qui règne dans l'Ontario, et je m'appuie sur une déclaration du premier ministre de la province. Discutant le sujet à la dernière session de la législature, sir William Hearst a dit que, si ceux qui étaient hostiles à la loi de prohibition, les commerçants de spiritueux, avaient voulu que les électeurs fussent consultés, il se serait rendu à leur désir. Je sais qu'il en était ainsi. Si les adversaires du projet déposé à la législature d'Ontario par sir William Hearst, en 1916, avaient désiré que ce projet fût soumis aux électeurs avant son entrée en vigueur le premier de septembre de cette anné-là, il aurait été prêt à consulter le corps électoral. Mais ils ont reconnu qu'il serait futile de leur part de vouloir faire supprimer ce projet par le peuple. Le sentiment de la province était unanime à tel point que les adversaires de la loi ont refusé de provoquer un verdict. L'un des griefs de sir William Hearst, et ce grief me paraît juste, c'est qu'après qu'il se fût abstenu de consulter les électeurs parce que ces gens-là ne le voulaient pas, on lui ait reproché d'avoir appliqué la loi sans avoir consulté la population.

Or, depuis ce temps-là, les femmes de la province ont obtenu l'électorat. Il n'y a pas un représentant de l'Ontario, s'il songe au vote des femmes de la province, qui n'avouera pas franchement que, en ajoutant les voix des femmes à celles des hommes, le sentiment en faveur de cette loi ne l'emporterait pas d'une façon écrasante. D'autres peuvent penser qu'il ne serait pas aussi prépondérant, mais nous aurons l'occasion de nous en assurer lors de la consultation populaire, l'automne prochain.

Pas n'est besoin de risquer de prédiction sur ce point, mais j'ai l'intime conviction qu'à toutes les questions qui lui seront posées, la grande majorité de la population d'Ontario donnera une réponse négative.

A la date du décret interdisant la fabrication des spiritueux et le commerce de ces produits entre les provinces, la situation était donc comme suit: toutes les provinces avaient édicté des lois interdisant la vente des spiritueux dans les limites de leur territoire respectif, ces lois étaient entrées en vigueur en chacune des provinces, sauf celle de Québec, où le commerce des boissons enivrantes devait cesser le 1er mai de cette année. A l'époque de ce décret, le Gouvernement se croyait autorisé à édicter les mesures législatives nécessaires qui devaient rester en vigueur pendant la durée de la guerre et un an après. Autorisé par une loi à peu près semblable à la nôtre, le gouvernement impérial a fait rendre des décrets qui devaient rester en vigueur pendant la durée de la guerre et pendant certaines périodes après la conclusion de la paix. Au Canada, les décrets que le Gouvernement a fait rendre par le conseil étaient censés devoir rester en vigueur pendant la durée de la guerre et un certain temps après. Plus récemment, toutefois, les légistes officiels de la Grande-Bretagne, de même que le comité composé d'avocats que les communes anglaises chargèrent de l'examen de la question, ont exprimé l'avis que l'effet de ces

mesures législatives cessera en même temps que la guerre, c'est-à-dire le jour où la paix sera officiellement proclamée. Le ministère de la Justice s'étant rangé à cet avis, nous avons jugé nécessaire de déposer le présent projet de loi.

Il ne s'agit ici que de donner effet aux intentions et à la politique que le Gouvernement a énoncées dans le décret du conseil, de le mettre en mesure d'exécuter ce qu'il se croyait dans le temps autorisé à accomplir et au sujet de quoi il semble maintenant y avoir des doutes, à savoir de prolonger d'un an après la durée de la guerre la mise en vigueur de cette mesure législative.

Tel qu'il est conçu, le décret du conseil interdit, pour le reste de la durée de la guerre et pendant un an après, l'importation, la fabrication et le transport entre provinces des liqueurs enivrantes dans toute l'étendue du Dominion. Aux termes du décret, sont considérées comme enivrantes les liqueurs ou boissons dans lesquelles l'esprit de preuve entre dans une proportion supérieur de 2½ pour 100. Il est bien vrai, comme l'a dit l'honorable député de London (M. Cronyn), que des députations sont venues prier le Gouvernement d'apporter une modification à la teneur en alcool, de la porter à 2½ pour 100 d'alcool au lieu de la laisser à 2½ pour 100 d'esprit-preuve; mais nous n'avons pas cru pouvoir accéder à cette demande.

Ce n'est pas le Gouvernement qui a reçu la définition suivant laquelle est considérée comme enivrante toute boisson contenant 2½ pour 100 d'esprit-preuve; cette définition, il l'avait trouvée insérée dans la législation de la plupart des provinces, notamment dans les lois de Québec, d'Ontario, et, si je ne me trompe, de presque chacune des provinces de l'Ouest. Deux provinces avaient même fixé un titre moins élevé que cela, l'une n'admettant que 2 pour 100 d'esprit-preuve, et l'autre un peu moins encore; mais nulle part la proportion d'alcool-preuve ne devait, au sens de la loi, dépasser 2½ pour 100.

M. McMASTER: Puisque le ministre fait autorité en ces sortes de matières, pourrait-il nous dire la différence réelle qu'il y a entre la proportion d'esprit-preuve et la proportion d'alcool en pesanteur?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami saurait à quoi s'en tenir s'il s'était trouvé ici l'autre jour, au moment où cette différence fut expliquée avec soin et de façon complète. Je dois donc le prier de se reporter au hansard où il trouvera toutes les explications voulues. L'esprit-preuve équivaut à environ la moitié de l'alcool.

M. McMASTER: En pesanteur?

L'hon. M. ROWELL: Oui. Autrement dit, 2½ pour 100 d'alcool équivaut à environ 5 pour 100 d'esprit-preuve. Le Gouvernement aurait foulé aux pieds la législation provinciale si, accédant à la demande qu'on lui faisait dans le temps, il s'était permis de modifier la définition de la teneur en alcool et autorisé la vente par tout le pays de boissons alcooliques d'un titre plus élevé. En effet, si le Parlement fédéral est autorisé à légiférer sur ce qui regarde la vente des spiritueux, il ne peut le faire sans réduire à néant l'effet de la législation provinciale. C'est pourquoi le Gouvernement s'est soigneusement gardé de porter la moindre atteinte à la législation provinciale concernant la vente des spiritueux et n'a fait porter ses mesures législatives que sur l'importation et la fabrication de ces produits, ainsi que leur transport entre les différentes provinces.

Avant d'aborder l'examen de l'amendement déposé par mon hononorable ami, me sera-t-il permis de dire quelques mots de ce que le gouvernement fédéral a accompli dans ce domaine? Mon honorable ami de Springfield (M. Richardson) et un ou deux autres députés ont déclaré que l'action du Gouvernement leur paraît avoir été dictée par l'intérêt général et que le pays l'a accueillie avec faveur.

Je désire assurer aux honorables députés, et je ne le dis qu'après m'être consulté avec le bureau du premier ministre, qu'aucune mesure déposée par le premier ministre n'a eu tant d'encouragement de l'opinion publique dans tout le pays que ce décret.

Quant à l'attitude des provinces sur cette question, mon honorable ami de London (M. Cronyn), qui a présenté son point de vue avec beaucoup de clarté et de concision, a prétendu que notre mesure n'était pas un complément, mais une annulation de la loi provinciale. Il a cité divers articles de la loi d'Ontario, en vertu desquels l'importation, l'exportation et la fabrication, à de certaines conditions, et le transport interprovincial étaient expressément autorisés. Il en a conclu que le décret du conseil annule la loi provinciale plutôt qu'il ne la complète. Je désire appeler l'attention de l'honorable député et des membres du comité sur cette considération importante. Les diverses lois provinciales qui traitent de la prohibition de la vente des liqueurs enivrantes, dans la province, sont presque toutes basées sur la loi

Macdonald du Manitoba. Il peut y avoir quelques exceptions, mais c'est la base de la loi provinciale qui traite de la suppression de la vente des spiritueux dans la plupart des provinces.

Lors de l'adoption de cette loi, il y a plusieurs années, la juridiction du Parlement fédéral et des parlements provinciaux en cette affaire n'était pas clairement définie. On avait des doutes sérieux sur l'étendue de la juridiction des provinces. Quand fut adoptée la loi Macdonald, on y inséra des dispositions spéciales contre l'accusation que l'on pourrait porter d'empiétement des pouvoirs du Parlement fédéral. Il fut donc expressément stipulé dans la loi Macdonald que cette loi ne devrait pas intervenir dans l'exportation, l'importation, le commerce interprovincial et autres questions semblables dont a parlé mon honorable ami. Cette loi a été étudiée par tous les tribunaux et le conseil privé l'a déclarée constitutionnelle.

Vu cette décision et vu que dans la suite les tribunaux ne pouvaient discuter sa validité, la majorité des provinces, en adoptant leur loi, se basèrent sur la loi Macdonald. Je me rappelle le débat à la législature d'Ontario, lorsque ce bill fut présenté en 1916 et que ces mêmes articles furent étudiés. Certains honorables députés prétendirent que l'Ontario, en vue des décisions récentes du Conseil privé, avait le pouvoir d'aller plus loin, qu'il pouvait limiter encore plus le commerce de spiritueux que par la loi Macdonald.

Je me rappelle aussi parfaitement la réponse de l'honorable M. Hanna, le parrain de la mesure, qu'il valait mieux se placer sur un terrain sûr que douteux, et que le Gouvernement trouvait plus sage, dans l'intérêt public, de se tenir dans les limites d'une loi que le Conseil privé avait déjà déclarée constitutionnelle, tout en n'étant pas aussi étendue que le voulaient quelques-uns. Cela valait mieux, selon lui, que de s'exposer à faire déclarer la loi invalide en dépassant les bornes.

Voilà pourquoi ces dispositions se trouvent dans la loi d'Ontario et dans presque toutes les autres lois adoptées par les gouvernements provinciaux. La province veut être sûre de la validité de sa mesure en stipulant expressément qu'elle n'interviendra pas dans des affaires considérées de juridiction fédérale, telles qu'exportation, importation, commerce interprovincial, transport entre provinces.

Quelle situation a créée la mise en vigueur des lois provinciales? Exactement la même dont a parlé l'honorable député de Springfield (M. Richardson). Des magasins de liqueurs ne pouvaient être établis à Winnipeg pour vendre des liqueurs au public du Manitoba, mais un grand nombre de magasins de spiritueux furent ouverts à Kenora pour vendre des liqueurs aux habitants du Manitoba. On établit des magasins de spiritueux à Montréal pour en vendre aux habitants d'Ontario, et des magasins de liqueurs furent établis à Winnipeg pour vendre des boissons enivrantes aux citoyens de la Saskatchewan.

M. RICHARDSON: Cinquante et un magasins.

L'hon. M. ROWELL: On fit observer au Gouvernement que ce n'était pas agir dans l'intérêt public, que c'était travailler contre l'efficacité de la loi existante et l'empêcher d'obtenir tout le résultat voulu. J'admets que plusieurs des raisonnements invoqués par nombre de personnes en faveur des dispositions provinciales ressemblaient à ceux de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) et j'ai trouvé très raisonnable sa conception de la situation générale.

Le Gouvernement, convaincu que cette mesure était dans l'intérêt du public et qu'elle était nécessaire pour compléter les lois des législatures provinciales, a adopté ce décret du conseil, et parmi les expressions de l'opinion publique à ce sujet, il n'en est pas, je crois, qui méritent plus l'attention sérieuse des honorables députés et du pays que les déclarations des premiers ministres de plus d'une province qui se sont exprimés, soit par des communications au premier ministre, soit par des interviews publiés dans les journaux. Le premier ministre intérimaire (sir Thomas White), lorsqu'il a proposé la résolution en Chambre, a lu une dépêche adressée par sir William Hearst, premier ministre de l'Ontario, à sir Robert Borden, à ce sujet. Permettez-moi de lire au comité la déclaration du premier ministre du Manitoba:

> Touchant le décret du conseil adopté récemment par le Gouvernement fédéral relativement au commerce de l'alcool, le gouvernement provincial le trouve très satisfaisant, puisqu'il complète la loi de tempérance manitobaine. Il nous donne ce qui manquait et je suis convaincu qu'il sera acceptable à la grande majorité des habitants de la province.

J'appuie là-dessus pour faire ressortir le fait que le gouvernement provincial reconnaissait que notre mesure ne supplantait pas la mesure provinciale, mais la complétait, lui donnait, pour ainsi dire, ce qui lui manquait, et qu'eux-mêmes, à leur entendement, n'avaient pas l'autorité de statuer. Quelle était l'opinion du premier ministre de la Saskatchewan à cette occasion?

La nouvelle que le gouvernement fédéral, par un décret du conseil adopté en vertu de la loi des mesures de guerre, a établi qu'à partir du 1er avril prochain tout le Canada sera sous le régime de la prohibition totale, a été reçue avec une approbation générale par les habitants de la province de Saskatchewan. Presque toutes les provinces du Dominion mettent aujourd'hui en vigueur des lois de prohibition, mais ces lois, bien qu'aussi étendues que le permettaient la constitution des diverses provinces n'allaient pas assez loin; le gouvernement fédéral devait les compléter par l'adoption d'une mesure défendant l'importation au Canada et mettant une fin au commerce d'alcool entre les provinces. Les excellents résultats de la mise en vigueur de notre loi de prohibition locale ont été si manifestes que nous sommes portés à croire qu'une loi de prohibition universelle au Canada améliorerait notre état économique, éliminerait beaucoup de gaspillage et augmenterait tellement la force même de la nation que le Canada pourrait faire des efforts encore plus grands pour atteindre à la noble hauteur de son rôle dans cette crise mondiale.

Je veux signaler surtout à l'attention du comité la phrase suivante:

Le gouvernement fédéral devait les compléter par l'adoption d'une mesure défendant l'importation au Canada et mettent une fin au commerce d'alcool entre les provinces.

Le premier ministre d'Alberta a dit ce qui suit:

A part l'approbation nationale de toute mesure tendant à la conservation de nos substances alimentaires pour des fins de guerre, le décret du conseil qui interdit le transport de la boisson dans une région du Canada où sa vente est aujourd'hui illégale, était le complément légal nécessaire pour mettre à exécution la volonté des habitants de cette province telle qu'exprimée par une très grosse majorité lors du vote sur le plébiscite en Alberta.

M. CLARK (Red-Deer): Quelle est la date de ce document?

L'hon. M. ROWELL: Peu de temps après l'adoption du décret. Je n'en connais pas la date exacte et je ne suis pas certain si cette déclaration faisait partie d'un interview accordé aux journaux ou d'une dépêche adressée au premier ministre; mais il fut publié, je crois, au mois de janvier 1918, ou dans la dernière semaine de décembre 1917; je ne sais pas au juste.

M. CLARK (Red-Deer): Je suis convaincu que le ministre ne veut pas induire le comité en erreur et ne le fait pas en ce qui concerne l'opinion dans l'Alberta; mais sait-il que l'avocat général de l'Alberta a déclaré à la législature, tout dernièrement, qu'en ce moment 80 p. 100 des habitants de la province sont coupables d'infraction à la loi? Ils ne commettent pas d'infraction à la loi parce qu'ils vont prendre de l'alcool dans les buvettes—cela leur est impossible—mais ils sont coupables d'infraction en ce qui regarde le décret du conseil. Le ministre connaît-il l'opinion du gouvernement d'Alberta, aujourd'hui?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas traité ce sujet avec le premier ministre de l'Alberta depuis juillet ou août 1918; à cette occasion, je l'ai trouvé absolument en faveur de la mesure. Il se peut que la situation soit telle que mon honorable ami l'a exposée, mais je ne savais pas que l'avocat général de l'Alberta avait fait cette déclaration devant la législature.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne veux pas présenter ma province sous un faux jour; je ne le pourrais pas, d'ailleurs. Je crois qu'il existe encore dans cette province un sentiment très fort en faveur de la prohibition; mais le ministre admettra qu'elle était passablement forte aussi, cette déclaration de l'avocat général de la province qui est est chargé de l'administration du commerce de l'alcool dans les limites de la province.

L'hon. M. ROWELL: C'est sûrement un avis bien arrêté; mais je n'en puis pas parler, toutefois, puisque, personnellement, je ne connais pas la situation. M. Brewster, alors premier ministre de la Colombie-Anglaise, a dit:

A part des considérations sentimentales au sujet de la tempérance, je trouve le décret qui établit la prohibition la plus sage mesure possible dans une période de guerre et, pour moi, elle est entièrement conforme aux promesses du Gouvernement d'union à l'effet qu'il adopterait toutes les lois nécessaires pour améliorer l'état économique du pays.

Directe ou indirecte, l'épargne permettra au pays de mieux supporter les fardeaux de la guerre et de conserver en même temps d'une façon sensible les forces vitales.

Je pourrais continuer à démontrer la direction générale de l'opinion publique à travers le Canada, dans le temps, en lisant de semblables expressions d'avis d'autres personnes influentes ou de groupes religieux. Je ne le ferai pas. J'ai fait ces citations particulières pour prouver que la loi proposée ne supplante pas, mais complète, dans le langage des premiers ministres eux-mêmes, les lois des provinces; elle leur donne effet d'une façon qu'ils croyaient, du moins dans le temps, très désirable.

Mon honorable ami de London a aussi parlé de la grosse pétition envoyée aux membres de la Chambre, par les différentes corporations ouvrières au sujet du changement de la proportion d'alcool présumé enivrante. Mon honorable ami d'Algoma-Est (M. Nicholson) a déjà traité un aspect de la question, que je n'ai pas l'intention d'approfondir. Je tiens toutefois à dire qu'une de ces députations, celle du Conseil des métiers et du travail du Canada, indiqua

qu'elle serait satisfaite que le Gouvernement laissât aux provinces la question du pourcentage d'alcool. C'est ce que propose l'amendement du décret du conseil.

De sorte que si des groupes ouvriers n'approuvent pas le décret originaire du conseil, je crois que le décret tel qu'il est maintenant recevrait leur appui. Même dans son état originaire, le décret du conseil reçut l'approbation de ce très considérable et très important corps ouvrier, l'union des employés de chemins de fer, qui aborda le Gouvernement pour lui présenter ses recommandations contre tout changement, et accorder son appui, au décret du conseil tel qu'il existait alors. Si je me souviens bien, le Conseil des métiers et du travail de Winnipeg, la Fédération du travail d'Alberta et, je pense, celle de la Colombie-Anglaise, votèrent contre la proposition de faire changer la proportion d'alcool. Une grève très sérieuse eut lieu à Winnipeg l'an dernier. Le comité des grévistes fit, sur la prohibition, une déclaration publique qui fut câblée en Nouvelle-Zélande pour y être utilisée par les unions ouvrières dans le vote qu'on y prenait alors sur cette question. Je fais allusion à cette déclaration, car elle a une portée très directe sur la situation actuelle. Elle disait que la caractéristique la plus importante et la plus satisfaisante de la grève était le maintien de la loi et de l'ordre dans la ville de Winnipeg tout le temps du chômage, chose qui n'eût pas été possible si les buvettes eussent été ouvertes.

M. RICHARDSON: Quelle serait la situation à Winnipeg, aujourd'hui, si les buvettes étaient ouvertes?

L'hon. M. ROWELL: Je le demande aux honorables députés: quelle serait la situation dans Winnipeg, aujourd'hui, où trente milles hommes sont en grève et où les passions sont soulevées, comme c'est inévitable en des époques si critiques, si la vente libre des liqueurs y était permise? Bien plus, quelle serait la situation si de grosses quantités de liqueurs, gardées là, étaient volées? J'ose croire que si cette mesure était importante durant la période de la guerre, elle le sera beaucoup plus durant l'année qui vient. Il faut admettre que nous traversons une période très critique, que le malaise est général, que nous devons rester sains d'esprit et libres de tête. Il faut admettre que, dans les conditions actuelles, l'usage de liqueurs enivrantes ou l'octroi des moyens de se les procurer pourraient avoir des effets désastreux là où des foules d'ouvriers sont en grève et où, en conséquence, les passions sont soulevées.

Le présent projet de loi valide le décret du conseil avec quelques exceptions que je mentionnerai. Le décret du conseil doit durer tout le temps de la guerre et une année de plus. Il a été modifié dans le seul but, comme l'a indiqué le premier ministre intérimaire, de donner effet au nouvel état de choses produit depuis son adoption et même depuis le discours du Trône. Dans le discours du Trône, le Gouvernement promettait de présenter une loi pour valider le décret du conseil. Toutes les provinces avaient alors des lois prohibant la vente des liqueurs. Depuis lors, la province de Québec, par le suffrage du peuple, a décidé de permettre la vente de la bière contenant 2.50 pour 100 d'alcool et aussi celle des vins légers. La province d'Ontario a adopté une loi qui accorde un scrutin sur la même question. Et l'on a donné à entendre (je ne sais pas si la chose a été faite ou non) que quelques autres provinces se préparaient à faire pareille consultation.

L'amendement a simplement pour effet de permettre, dans toute province, la fabrication et le transport des boissons alcooliques dont la vente est autorisée par consultation populaire de cette province.

Le Québec a déjà décidé d'en autoriser la vente à certaines conditions. Automatiquement, cette mesure permet la fabrication de ces liqueurs dans la province. Si l'Ontario vote un jour ou l'autre en faveur de la vente de bière à faible dose d'alcool, la fabrication de ces bières dans l'Ontario commencera en même temps que la vente. L'arrêté ministériel s'applique automatiquement. Il n'est pas question de faire de distinction au détriment d'une province quelconque, car le même principe s'applique à toutes les provinces du Dominion.

L'amendement de mon honorable ami de London veut dire que: Quoique la province d'Ontario ne permette pas la vente de bières contenant plus de deux et demi pour cent d'alcool de preuve, si nous permettons que l'on fabrique dans cette province une bière plus alcoolisée comme celle qui peut être autorisée dans une autre province, —par exemple, cela voudra dire que l'on pourra, aussitôt après l'adoption de la loi, commencer à fabriquer cette bière dans l'Ontario et l'expédier dans le Québec ou à l'étranger.

M. MORPHY: Le ministre peut-il expliquer comment il se fait que l'on permette à l'Ontario d'expédier dans le Québec et ailleurs des vins du cru qui peuvent contenir jusqu'à cinquante pour cent d'alcool, mais pas de bière contenant seulement cinq pour cent?

L'hon. M. ROWELL: L'Ontario ne peut pas expédier dans le Québec du vin plus alcoolisé que celui qu'il est permis de vendre dans cette province.

M. MORPHY: L'Ontario pourrait le faire si le Québec votait dans ce sens. Ma question est donc à propos.

L'hon. M. ROWELL: L'arrêté ministériel permet de fabriquer dans n'importe quelle province les liqueurs dont la vente est autorisée dans ladite province.

M. MORPHY: L'Ontario permet de fabriquer du vin sans spécifier la proportion d'alcool.

L'hon. M. ROWELL: Du vin du cru.

M. MORPHY: On peut l'expédier.

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. MORPHY: On ne peut fabriquer ni expédier au dehors de la bière à six pour cent?

L'hon. M .ROWELL: On ne peut pas, parce que la vente n'est pas permise dans l'Ontario.

M. MORPHY: Mais cet arrêté ministériel permet l'exportation dans n'importe quelle province.

L'hon. M. ROWELL: Il permet à l'Ontario d'expédier ce que l'on a le droit de fabriquer et de vendre dans l'Ontario. La seule liqueur alcoolique que l'on puisse fabriquer et vendre dans l'Ontario pour la consommation est le vin du cru, et cela suivant les dispositions de la loi de tempérance de l'Ontario.

M. MORPHY: Mais si je comprends bien, votre arrêté ministériel ne dit pas que l'on peut exporter de la bière contenant une certaine proportion d'alcool. Il interdit complètement l'exportation de la bière.

L'hon. M. ROWELL: Non, la fabrication en est interdite.

M. MORPHY: Vous permettez la fabrication et l'exportation de vin contenant jusqu'à 50 pour cent d'alcool?

L'hon. M. ROWELL: Nous autorisons la fabrication du vin parce que la province en autorise la vente. Je ne peux vraiment pas m'expliquer plus clairement. Le principe de la loi est de reconnaître le droit qu'a la province de régir la question de la vente. Nous autorisons la fabrication de tout ce qu'il est permis de vendre dans la province.

L'hon. M. CROTHERS: Est-ce que l'arrêté ministériel décrète l'interdiction absolue de l'exportation d'une province dans l'autre, ou est-ce que l'interdiction ne s'applique qu'à une province où la prohibition existe? Est-ce que l'on interdit absolument de transporter des liqueurs dans le cas, où il n'y a pas de prohibition?

L'hon. M. ROWELL: Il défend l'importation de liqueurs alcooliques partout où le commerce des liqueurs est interdit: par contre, on peut en expédier partout où la vente en est autorisée par la loi.

L'hon. M. CROTHERS: Est-ce que cela s'applique seulement au vin du cru ou bien aussi à la bière? Je crois comprendre que dans le Québec, depuis le dernier vote, il n'y a pas prohibition complète. Or, d'après ce projet de loi, l'Ontario aurait-il le droit d'expédier dans le Québec de la bière aussi bien que du vin?

L'hon. M. ROWELL: Voici ce qu'il est dit:

> Toutefois, ce règlement ne s'applique pas à l'envoi, à l'emport, au transport ni à la livraison des vins naturels dans la province d'Ontario "ni à l'envoi, à l'emport, au transport ou à la livraison des liqueurs enivrantes légalement fabriquées dans une province à tout endroit de cette province où ces liqueurs enivrantes peuvent être légalement vendues, ni à l'envoi, à l'emport, au transport ou à la livraison du vin légalement fabriqué dans une province à tout endroit où ce vin peut être légalement vendu;"

Cette disposition ne permet pas à une brasserie d'Ontario de fabriquer des boissons contenant 1 p. 100 d'alcool supérieur à ce que la province d'Ontario autorise à vendre. On ne fabrique que ce qu'on peut vendre.

M. MICHAUD: Quel est le pour-cent d'alcool dans les vins fabriqués au pays?

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a pas de pour-cent fixe.

M. MICHAUD: Quel est le minimum?

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a pas de minimum désigné.

M. McMASTER: Quel est le pour-cent ordinaire dans les vins fabriqués dans l'Ontario?

L'hon. M. ROWELL: Je l'ignore. Si je ne me trompe, c'est un pour-cent supérieur à celui du vin dont la vente est autorisée dans la province de Québec. La question de l'expédier dans la province de Québec est donc, dans une large mesure, une question inutile. A la demande du député de Beauce, l'autre jour, le premier ministre suppléant a dit qu'il était disposé à modifier la loi de manière à autoriser l'expédition de ce vin, s'il peut être vendu.

M. EDWARDS: Supposons que la province d'Ontario permette la vente du vin de 15 p. 100 et que la province de Québec limite à 10 p. 100 la force du vin vendu dans cette province. Ai-je raison de supposer que l'Ontario ne pourrait pas exporter dans la province de Québec de vins contenant plus de 10 p. 100 d'alcool?

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement.

M. MICHAUD: Quelle quantité de vin y a-t-il, aujourd'hui, dans la province d'Ontario?

L'hon. M. ROWELL: Le gouvernement d'Ontario n'a pas de vin.

M. MICHAUD: La province d'Ontario?

L'hon. M. ROWELL: Le gouvernement d'Ontario ne possède pas de vin.

M. MICHAUD: Mais la province?

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais donner ce renseignement, parce que j'ignore ce qui en est; mais si je ne me trompe, la quantité n'est pas grande. Un jour que des viticulteurs d'Ontario faisaient des représentations au Gouvernement, nous avons demandé ce renseignement, et j'ai été étonné d'apprendre combien cette quantité était limitée, et le petit volume du commerce de vins indigènes dans l'Ontario. Relativement parlant, ce commerce était insignifiant; il n'existait guère qu'en petite quantité de gallons. Mon collègue de Winnipeg-Nord semble croire que ce décret a été critiqué, à cause de la nécessité de l'eau-de-vie pour combattre la grippe.

Je ne veux pas discuter la question au point de vue de la médecine ou de la science; mais je ferai observer que les lois des provinces n'empêchent nullement l'emploi des eaux-de-vie pour les besoins de la médecine.

Mon honorable ami ajoute que les prix sont excessifs, et l'on prétend qu'il faudrait les réglementer. J'en conviens. Les provinces de Québec et d'Ontario ont pris des mesures pour réduire les prix excessifs, à l'avenir. La dernière loi adoptée dans la province de Québec prescrit le retrait de la licence du vendeur, s'il exige des prix excessifs. Dans l'Ontario, le gouvernement se charge de la vente, et exploitera le commerce des spiritueux par l'entremise de la commission des licences. Deux ou trois députés ont demandé qu'on rende la loi permanente. Le député de Springfield (M Richardson) regrette que le Parlement n'ait pas rendu la loi permanente et applicable à tout le Canada, subordonnément à une consultation populaire, cependant que d'autres députés préconisent une loi applicable à toute la province et qui pourrait être abrogée à la demande de toute province, dans la mesure où elle se rattache à cette province. Encore que ces vues représentent l'opinion de nombre d'esprits, le Gouvernement remplit la promesse inscrite dans le discours du Trône en validant cette mesure de guerre pour la période durant laquelle, d'après sa teneur même, elle était applicable. En attendant, une consultation populaire aura lieu en Ontario, où l'opinion publique s'exprimera sur la question. Pareille consultation aura peut-être lieu ailleurs. Les soldats seront de retour avant la prochaine session et la question, dans son ensemble, pourra alors être étudiée à la lumière de tous les faits s'y rattachant, afin qu'on puisse prendre l'initiative s'inspirant des intérêts du public. En saisissant la Chambre de cette loi, modifiée dans la mesure que j'ai dite, le Gouvernement a compris qu'il remplissait la promesse faite dans le discours du Trône et qu'il se faisait l'interprète de la véritable opinion publique du pays.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Je ne veux par m'attarder à discuter cette question dans son ensemble. Je n'ai pris la parole que pour répondre aux observations formulées par certains députés qui semblent croire que les mesures législatives présentées par ce qu'on appelle des associations de tempérance, telles que l'union de tempérance chrétienne des femmes, dont on s'est tant plaint, et autres sociétés de ce genre, tendent à accroître la consommation des boissons alcooliques.

Ils sont opposés à des institutions de ce genre et aux amis de la tempérance bien que la consommation d'alcool diminuerait si l'on se conformait à leurs désirs. L'honorable député de Winnipeg-Nord (Blake) a donné au comité quelques opinions de médecins sur la question. L'honorable président du conseil privé (M. Rowell) a répondu à une partie du discours de l'honorable député et a montré que cette loi n'était pas destinée à interdire l'usage de l'alcool pour les besoins de la médecine. Quant à ce qui a trait aux autres idées qu'il a pu exprimer sur les bons effets des boissons enivrantes, ou à l'absence de mauvais effets, permettermoi de rappeler à l'honorable député qu'il y en a d'autres qui sont aussi capables que lui d'exprimer des opinions sur cette question et qui se sont prononcés exactement dans le sens contraire. Dans le numéro d'aujourd'hui de l'"Ottawa Journal", je remarque qu'un des reporters de ce journal

a eu une entrevue avec le docteur Saleeby, que le journal représente comme l'expert reconnu le plus compétent quand il s'agit des effets de l'alcoolisme sur l'avenir de la race. Je donnerai lecture d'un extrait ou deux de ce qu'il a dit:

Nous désirons, vous et moi, voir les Dominions peuplés de gens d'origine britannique. Mais si ces gens n'existent pas où allez-vous les prendre? C'est un des facteurs d'importance impériale qu'il faut examiner.

La diminution du taux de la natalité en Angleterre signifie finalement qu'il n'y aura pas de surplus de population pour les colonies et alors, comment faire? L'avenir de ce grand Canada est lié à cette question de la natalité en Angleterre. Pour revenir aux causes de la réduction de la natalité britannique, j'ai dit que la guerre était la cause principale, mais la guerre n'a pas causé la diminution régulière que l'on constatait des années avant la guerre.

Les poisons de la race.

L'alcool que je considère comme appartenant à un groupe de poisons de la race est une des causes principales de cette condition. On a prouvé que l'alcool avait l'effet le plus délétère, non seulement sur celui qui en fait un usage excessif, mais sur son habileté à être le père d'enfants sains et même à procréer des enfants quelconques. Nous avons un nombre immense d'enfants morts-nés et d'enfants incapables de vivre à la suite de l'alcoolisme. Pensez à l'effet qu'il en résultera sur la race. Je ne m'inquiète pas autant de l'ivrogne. Je suis naturellement très sensible au fait qu'il ruine sa santé et qu'il maltraite sa femme. Mais ce qui m'intéresse par-dessus tout, ce sont les enfants de cet ivrogne. L'effet de son vice sur la race est une question qui ne l'intéresse pas tout seul, mais la nation à laquelle il appartient.

D'après moi il n'existe pas de race meilleure que les Ecossais. Pendant des siècles, la race écossaise a été la source fructueuse de la meilleure population de notre Dominion. Mon ami le professeur Arthur Keith, conservateur du musée du collège royal des chirurgiens de Londres comptait que dans la guerre, un soldat du Dominion sur trois était ou Ecossais ou d'origine écossaise.

Aujourd'hui, en Ecosse, le whiskey écossais arrête la continuation de cette race magnifique. Le moment est venu pour l'empire de choisir ce qui importe le plus du whiskey écossais ou des Ecossais.

Colonies dépourvues de population

Nos colonies sont pratiquement dépourvues de population et avec cette guerre, nous nous sommes mis à la tête de nouvelles immenses étendues de terre. Nous avons besoin d'hommes pour les cultiver. Si nous continuons des pratiques sociales qui ruinent la race, où trouverons-nous les hommes? Ce n'était pas la peine de faire la guerre si cela ne vaut pas la peine de perpétuer la race. Cette guerre a eu naturellement ses effets terribles sur les pères de l'avenir mais nous ne devons pas perdre de vue l'autre guerre qui est dirigée contre eux et qui continue toujours. Incidemment, ce besoin de sauver les pères futurs de la race m'a conduit à inventer le casque que le gouvernement anglais m'a fait l'honneur d'accepter comme modèle pour ses troupes et le gouvernement américain a ajouté à cet honneur en l'adoptant pour les troupes des Etats-Unis. Mais c'est en dehors de la question des maux engendrés par l'alcoolisme. Les recherches, les données, les statistiques de tout genre, les conditions que vous pouvez voir chaque jour démontrent les dangereux effets de l'alcoolisme sur la race humaine.

Je mets ces paroles en opposition à ce qu'a dit mon honorable ami de Winnipeg-Nord.

M. FRASER: Je voudrais demander à l'honorable député si ce qu'il vient de lire au sujet de la race écossaise représente ses idées particulières?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je confierai à l'honorable député de Brome (M. McMaster) le soin de répondre.

M. FRASER: Si les idées exprimées dans cette déclaration représentent l'opinion de l'honorable député (M. Thomson), je proteste contre ces paroles. Dans cette guerre, la race écossaise a prouvé qu'elle était une race de héros et dire que l'alcool a diminué cette population, c'est une diffamation contre laquelle je proteste. C'est une chose bien connue que dans l'Etat du Maine, qui a eu la prohibition depuis quarante ans, le taux de la natalité est le plus bas des Etats-Unis.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je ne sache pas que ce qu'a dit mon honorable ami ait aucun rapport avec l'autorité que j'ai citée et j'estime que ce qu'a dit ce savant docteur est une aussi bonne autorité que mon honorable ami (M. Blake). J'ai entendu les objections à l'œuvre des partisans de la tempérance et les assertions que leur œuvre avait eu pour effet d'accroître le débit des spiritueux plutôt que de le diminuer et que leurs adversaires sont les véritables adeptes de la tempérance. On nous a répété cela très souvent. Ceux qui sont les adversaires de ces organisations posent comme les vrais amis de la tempérance.

Je surveille le travail accompli par les forces de la tempérance depuis un demi-siècle, en sorte que ce raisonnement m'est familier. Cela me rappelle le vieux dicton qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Dans mon enfance, j'avais parfois l'occasion de passer par la route sablée qui relie Guelph à Erin sur une distance de douze milles. Autant que je me souviens, il y avait douze hôtels autorisés sur le parcours de cette route.

Une bonne partie de la population était d'avis que c'était trop, même à cette époque. Ces gens soutenaient que certains de ces hôtels devaient disparaître. c'est toujours la façon d'agir de ces benêts qui prêchent la tempérance! Une forte campagne fut menée à cette fin; les débitants de liqueurs alcooliques, toutefois, et leurs amis soutinrent que si les partisans de la cause

de la tempérance triomphaient, il en résulterait une consommation plus considérable d'alcool.

Ce fut le principal argument que l'on fit valoir contre le projet de diminuer le nombre des buvettes. On prétendit que le fait d'obliger les buveurs à se réunir dans quelques buvettes seulement amènerait de plus grands excès. Ce fut l'une des premières réformes efficaces que tentèrent les adeptes de la cause de la tempérance dans la province d'Ontario.

Une autre réforme de la première heure qui fut aussi obtenue, ce fut de diminuer le nombre d'heures durant lesquelles les buvettes pouvaient rester ouvertes au public. Les débitants et leurs amis firent encore valoir le même argument: cette reforme devait avoir pour effet d'augmenter la consommation des liqueurs alcooliques. Il n'est pas une seule réforme qui ait été entreprise dans l'espoir de diminuer la consommation des liqueurs enivrantes au cours des cinquantes dernières années, sans que les débitants et leurs amis n'aient osé prétendre avec insistance qu'elle produirait l'effet contraire.

La même prédiction a été faite à l'époque de l'adoption de la loi Dunkin; la mise en vigueur de cette loi devait amener inévitablement une augmentation dans la consommation de l'alcool. A l'occasion de l'adoption de la loi Scott et de la réglementation régionale, ce fut encore la même objection. Les gens qui s'opposaient à la réglementation régionale répétaient à qui mieux mieux: n'importe quoi au monde plutôt que la réglementation régionale; nous sommes prêts à appuyer n'importe quelle réforme que vous proposerez pour supprimer l'usage des liqueurs enivrantes, même la prohibition totale, mais de grâce ne nous parlez pas de la réglementation régionale. Ce régime ruinera les endroits où il sera mis en vigueur et il tendra à augmenter la consommation des liqueurs alcooliques."

Tous ceux qui ont été mêlés à ces campagnes savent que ce sont là les principaux arguments que les adversaires de la tempérance faisaient valoir contre toutes les réformes proposées. On répéta encore les mêmes raisonnements lorsque commença la campagne destinée à faire disparaître la buvette. On nous a répété sur tous les tons que la suppression des buvettes aurait pour effet d'obliger les gens à apporter de la boisson au foyer, qu'ils en feraient une plus grande consommation et que l'on accoutumerait ainsi les jeunes gens à boire. C'est là la doctrine qui a été prêchée dans l'Ontario et par tout le pays.

Je sais qu'on a prêché cette doctrine en Saskatchewan, car il y avait eu une vigoureuse campagne de menée en cette province par les prétendus toqués de la cause de la tempérance, avant d'obtenir l'adoption d'une loi décrétant la suppression des buvettes et, partout la cause avait passablement gagné du terrain par suite de cette agitation. D'ailleurs, les adversaires de la tempérance ont toujours suivi les mêmes tactiques chaque fois que les autorités ont adopté une loi aux fins de diminuer la consommation des liqueurs alcooliques, et je suis d'avis qu'il en sera toujours ainsi. Pour moi, le présent projet de loi est des plus sensés.

Le président du conseil (M. Rowell) à traité la question sous tous ses aspects et je n'ai pas grand'chose à ajouter aux remarques du ministre, sauf ceci: Le devoir incombe au Parlement fédéral, conformément à l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et en considération des lois de tempérance rendues par les provinces, d'adopter une loi pour sanctionner la législation provinciale.

Les provinces, nous le savons tous, n'ont pas les pouvoirs de prohiber l'importation, la fabrication ou le trafic interprovincial des liqueurs enivrantes. Le Parlement fédéral est donc la seule autorité qui soit en mesure de donner effet aux lois de tempérance, adoptées par les législature provinciales. Relativement au présent bill, le seul reproche que je puisse lui faire, c'est qu'il s'agit d'une mesure provisoire au lieu d'être permanente. Cependant, c'est une excellente loi, et nous devons l'accepter pour l'instant tout en espérant obtenir davantage.

M. EDWARDS: Le débat s'est quelque peu éloigné de la question. Je n'ai pas l'intention de parler très longtemps, mais je serai peut-être obligé de suivre les orateurs qui m'ont précédé sur leur propre terrain au lieu de me borner strictement à la discussion des dispositions du bill.

Nous admettons tous le principe, je pense, que le but de toute loi, c'est de rendre la tâche aussi facile que possible aux citoyens qui veulent bien se conduire et de placer autant d'obstacles que faire se peut dans la voie de ceux qui sont disposés à mal agir. Là où les difficultés commencent, c'est lorsqu'il s'agit de définir ce qui est bien et ce qui est mal. C'est une question sérieuse, que d'entraver la liberté personnelle de l'individu; mais c'est un problème également sérieux que l'état physique, mental et moral de la prochaine génération dépend peut-être de la quan-

tité de liqueurs alcooliques que consommera le chef de la famille. Voilà un grave problème et le Parlement a le droit de l'étudier sérieusement.

Sans doute que les pouvoirs publics ont le droit de prendre des mesures qui gênent parfois les libertés individuelles, lorsque l'exercice de ces libertés a des effets nuisibles pour un pays et empêche que d'autres jouissent d'un peu de bonheur en ce monde.

La motion dont le comité est saisi arrive à son heure, puisqu'elle a généralement pour objet de rendre effectives des lois que les provinces jugent bon de se donner. Je ne crois pas que la Chambre doive aller au delà de ce que les provinces sont prêtes à voter, mais il est, à mon avis, parfaitement juste d'aller aussi loin que chacune désire elle-même conduire la chose et de voter ici les lois qu'il faut pour que soit réalisé le vœu qu'exprimera le peuple de ces provinces. Tel est, ce me semble, l'objet général du projet de loi. Je ne suis pas de ceux que les actes de la Dominion Alliance enthousiasment fort; je ne suis guère disposé non plus à en faire l'éloge. Elle s'est, je crois, engagée trop souvent dans des routes qui ne m'ont pas paru absolument droites. De 1878 à 1896, elle a semblé avoir l'intention de pousser à bout le gouvernement conservateur d'Ottawa par ses multiples demandes de lois prohibitives; pendant que, de 1896 à 1911, elle est demeurée presque silencieuse en tant qu'il s'est agi de lois que le Parlement fédéral aurait pu édicter. Passé 1911, l'Alliance est redevenue particulièrement active. Je ne suis pas de l'avis de ceux qui pensent qu'on ne peut avoir qu'une opinion à ce sujet. Je pourrais présenter ici des chiffres tendant à établir le contraire en ce qui regarde les Etats de l'Union américaine où existe la prohibition, selon que le révèlent les années 1888 et 1893. On dira peut-être que c'est là de l'histoire ancienne; mais ce sont les années pour lesquelles je possède des chiffres relatifs aux Etats du Maine, du Kansas et de l'Iowa. Une comparaison de ces Etats avec ceux du Michigan, du Nébraska et du Minnesota, où la prohibition n'existe point, montre qu'il y a eu dans les premiers plus d'arrestations par mille habitants que dans les autres pour toutes les contraventions passibles aux lois.

Les arrestations pour ivresse ont été également plus nombreuses dans les premiers que dans les derniers, et le paupérisme plus étendu. Nous aurions tort, cependant, de croire que ces chiffres fournissent un argument contre la prohibition. On ne peut les regarder, en effet, comme propres à établir les avantages de ce régime, puisque la prohibition, à vrai dire, n'existe point dans les Etats où des lois l'ont établie. Dans aucun la prohibition n'a un essai loyal. Cette commission que le gouvernement canadien avait chargée en 1893, d'ouvrir une enquête sur le commerce des liqueurs, a examiné cent quatre-vingt-quatre témoins des Etats du Maine, du Kansas et de l'Iowa. Vingt-quatre ont déclaré que la loi était mise en vigueur; cent cinquante-quatre ont déclaré le contraire et six n'ont exprimé aucune opinion sur ce point. On trouve cette phrase dans le rapport de la commission:

> Toute la preuve tend à démontrer ceci, que la prohibition prohibe là où personne n'a le désir de boire des liqueurs enivrante, mais nulle part ailleurs.

C'est en ces termes que la commission résume les recherches qu'elle avait faites sur le fonctionnement des lois prohibitives chez nos voisins. En dépit de cette assertion, néanmoins, la preuve irréfragable existe que, non seulement aux Etats-Unis, mais dans tous les pays d'Europe où la prohibition a été essayée, elle a eu indubitablement des résultats heureux dans les campagnes.

Je me suis beaucoup intéressé à la lecture de l'ouvrage de MM. Rowntree et Sherwell, deux Anglais chargés par le gouvernement impérial de s'enquérir de toute cette affaire de prohibition. Le livre qu'ils ont écrit est peut-être le plus logique et le plus complet de tous ceux que l'on a tenté d'écrire sur la question de la tempérance. Ils ont consacré plusieurs années à ce travail; ils ont visité les différents pays d'Europe, les Etats-Unis et le Canada, et les faits qu'ils ont recueillis, comme les déductions qu'ils en tirent, méritent considération. Parlant du système Gothenburg, en Suède, ils déclarent que la consommation de spiritueux par tête de la population n'a pas été en 1900 de plus d'un tiers de celle d'un demi-siècle auparavant. Au début du 19e siècle, le gouvernement suédois autorisait quiconque avait ou cultivait une terre à opérer la distillation. Il en est résulté l'établissement de 173,000 distilleries, c'est-à-dire une distillerie par dix-sept habitants; de là une dégénérescense du peuple par l'ivresse. L'ivrognerie était devenue tellement habituelle que l'opinion publique s'en émut, et le système Gothenburg en a été, je le présume, la conséquence. On a tenté par ce moyen de diminuer l'ivrognerie, et le nombre des dis-

tilleries n'était plus, en 1895, que de cent trente-deux.

En égard à la quantité de liqueur consommée par tête, on peut dire que le système Gothenburg a eu beaucoup de succès, mais il est défectueux en ce que le produit des ventes sous le contrôle de l'Etat, est reçu par l'Etat et sert à augmenter le revenu local, portant ainsi la population à maintenir le commerce des spiritueux, parce que le revenu qui en provient réduit les impôts d'autant.

Je vais dire quelles sont, d'après moi, les trois principales causes de l'intempérance et suggérer un remède qui, s'il n'est pas radical, me paraît toutefois plus efficace que tout autre dont je puisse avoir entendu parler. La principale cause de l'intempérance, c'est le profit résultant du commerce des spiritueux. Le général Neil Dow, qui a pris une si large part à la campagne prohibitionniste dans l'état du Maine a prononcé ces paroles:

Jamais on ne réussira à abolir le commerce des spiritueux tant qu'il y aura profit à l'exercer.

Il s'agirait donc, tout d'abord, de faire en sorte que personne ne pût tirer profit de la vente des spiritueux, sans quoi il se trouvera toujours quelqu'un pour travailler à le maintenir.

Une autre cause d'intempérance, c'est monotonie, l'insignifiance et trop souvent la misère de certaines vies. On pense que la dypsomanie engendre la pauvreté. Certes, elle y contribue jusqu'à un certain point, mais quand même on empêcherait tout le monde de se procurer des spiritueux on ne fera pas disparaître, pour cela, la pauvreté, car elle ne dépend pas seulement de l'usage des spiritueux. La pauvreté est plutôt un mal résultant de l'industrie, et elle subsistera dans tous les pays, tant que les conditions de l'industrie n'y seront pas améliorées.

Une autre cause d'intemperance, c'est la l'absence des mesures nécessaires pour développer les relations sociales et procurer de bons moyens de récréation. Cela m'amène à traiter un certain point qui ne se rattache peut-être pas directement au projet de loi dont il s'agit. Il faudrait selon moi, que les réformes tendent à améliorer en même temps qu'à restreindre. S'il doit se vendre des spiritueux dans une province, c'est l'Etat qui devrait présider à ces ventes et en avoir le monopole. Il devrait exister un système local de restriction et de contrôle, et être défendu à l'Etat tout comme aux particuliers de tirer profit de la vente des spiritueux. Les profits qui en proviendraient, l'Etat devrait les employer à exercer des influences bienfaisantes sous forme de récréations saines et d'attractions qui éloigneraient les gens de l'endroit où il se vendrait des spiritueux. Ce principe a été consacré dans plusieurs localités d'Angleterre, d'Ecosse, du pays de Galles, de la Suède et de la Norvège, et il y a donné de magnifiques résultats. L'argent provenant de la vente des spiritueux, on s'en est servi pour obtenir au public des salles de réunion où les relations sociales se développent, où l'on se livre à certains jeux et à certaines récréations. Je signale ce point à l'attention du comité, et afin d'être mieux compris, je citerai ce qu'a écrit M. Robert Blatchford sur l'état de choses qui règne dans certaines parties de Londres. Voici ce qu'il dit:

Qu'on s'imagine, un moment, le sort réservé aux pauvres de Londres. L'ignorance, le manque de santé, la promiscuité démoralisante, la monotonie et la fatigue de la vie constituent, pour eux, autant de maux d'où germe le vice. Ils peinent nuit et jour dans leurs étuves, ayant devant eux un sombre avenir qui les remplit d'inquiétude; ils sont toujours enfermés dans les mêmes pauvres murs, ils s'épuisent aux mêmes tâches ingrates et cette triste vie paralyse leurs âmes malades; ils n'ont d'autre plaisir que celui de boire ni d'autre club que le refuge des pauvres; ils travaillent dès l'enfance et gagnent peu, ils vivent dans un entourage glacial et dont ils sont méprisés, leurs espérances s'assombrissent constamment; ces millions de pauvres épuisés et abrutis sont réduits à lutter contre le diable et toutes ses œuvres, et une des armes dont le diable se sert c'est l'alcool. Dans l'horrible partie Est, les femmes boivent. Quoi d'étonnant! Il suffit de les voir pour vieillir en un instant. Quelle culture ces pauvres femmes ont-elles jamais connue? Quel enseignement ont-elles reçu? Quels sourires la vie leur a-t-elle réservés? Quel amour, quelle joie, quels doux rêves ont-elles apportés en mariage? Pensez à ce que sont leurs vies, leurs demeures, pensez à la confusion et aux ténèbres qui règnent dans leur esprit et dites-moi s'il est bien étonnant qu'elles se livrent à l'ivrognerie?

J'ai cité ces paroles, parce qu'elles me semblent démontrer que la pauvreté dépend non seulement de l'ivrognerie, mais en grande partie de conditions industrielles laissant à désirer; je les ai citées, en outre, parce que nous aurions raison de nous en prévaloir pour adopter des moyens susceptibles d'adoucir les maux résultant de l'intempérance.

Nonobstant ce que je dois considérer comme l'insuccès de la tentative d'imposer la prohibition aux Etats-Unis, d'après mon interprétation de la statistique, du moins, en ce qui concerne les villes, je trouve dans le succès qui a couronné les efforts des apôtres de la tempérance dans les campagnes, un grand motif d'encouragement pour le Canada, parce que ce pays est en

grande partie rural, malgré la fascination qu'exercent les grandes villes. Je n'entends pas dire qu'une loi de prohibition qui a prévalu dans les districts ruraux, mais n'a pas été en faveur dans les centres urbains, ait eu un succès complet. Mais notre population étant en majeure partie rurale, je suis d'avis qu'une loi de tempérance a plus de chances de succès en ce pays que dans tout autre pays du monde.

A mon avis, il ne faut pas attribuer entièrement la loi d'Ontario ou la loi fédérale au sentiment en faveur de la tempérance qui règne dans cette province ou dans cette Chambre, il faut les attribuer principalement au fait qu'elles sont censées être et qu'elles sont incontestablement populaires en ce moment. Des députés l'ont dit, l'attitude qu'on prend actuellement dans l'Ontario est souverainement illogique. Les prohibitionnistes de la province, saisis d'une sainte indignation, lèvent leurs mains vers le ciel à la pensée qu'on boit de la bière contenant plus de 2½ p. 100 d'alcool, mais ils veulent bien permettre qu'on boive du vin qui en renferme 10, 15 ou 20 p. 100, pourvu que ce vin soit fabriqué avec du raisin de l'Ontario. Ils disent, en effet: C'est un crime et une honte de s'enivrer avec de la bière, mais il est bien permis de s'enivrer avec du vin, pourvu qu'il soit fabriqué dans l'Ontario avec du raisin de cette province.

C'est là une attitude illogique qui prouve que des zélateurs de la tempérance dans l'Ontario ne sont pas prêts à aller aussi loin qu'ils voudraient que les membres de cette Chambre aillent dans le champ des lois de prohibition.

Je le répète, la seule chose sûre qu'il nous convienne de faire ici, c'est d'aller plus loin que chaque province est disposée à le faire. Ainsi, nous n'avons pas le droit d'imposer à la province de Québec les opinions qui ont cours dans l'Ontario ou au Manitoba, et nous n'avons pas le droit d'imposer au Manitoba les sentiments de la majorité des habitants de la Saskatchewan. Cependant, nous pouvons adopter sans crainte des lois qui donneront effet aux tentatives des diverses provinces pour établir la prohibition.

M. McISAAC: Je désire faire quelques commentaires à l'appui du projet dont la Chambre est saisie, d'abord, parce que je suis originaire d'une province qui a pris les devants et qui occupe aujourd'hui le premier rang en ce qui concerne les lois de prohibition; en deuxième lieu, parce que je suis moi-même un homme tempérant,

c'est-à-dire que j'ai été abstème toute ma vie. C'est donc un plaisir pour moi d'appuyer de ma faible voix toute loi de tempérance.

Le ministre doit être loué d'avoir déposé un projet tendant à ratifier le décret du conseil par des prescriptions législatives, parce qu'il les a adaptées à la situation des différentes provinces. Leurs lois de prohibition ne subiront aucune atteinte; au contraire, le présent projet se pliera aux désirs et aux prescriptions des provinces. Il est donc souverainement digne d'approbation.

Pendant les dernières années, la cause de la tempérance a indubitablement gagné beaucoup de terrain dans tout le Dominion. Il est agréable de savoir qu'il en est ainsi. Après tout, les lois ne sauraient rendre les gens absolument tempérants, car la vraie tempérance est une vertu morale; cependant, toute loi qui tend à faire régner la sobriété, à diminuer la tentation et à supprimer les occasions dangereuses pour ceux qui sont portés à l'intempérance est utile au relèvement moral de la population.

Toute loi qui favorise la tempérance augmente le bien-être moral de la communauté. Des députés nous ont raconté nombre d'histoires concernant les maux de l'intempérance; nous en connaissons tous quelques-unes. Le représentant d'Algoma-est a parlé d'un de ses employés qui, appelé au chevet de sa femme mourante, s'est rendu dans une buvette où il s'est enivré, plutôt que d'aller chez lui, et qui a trouvé la mort, à force de boire. Pendant le récit de l'honorable député, il m'est venu en l'idée qu'il aurait accompli un acte méritoire, si, connaissant le faible de cet individu, il l'avait retenu au bureau pendant les deux heures avant l'arrivée du train. Mon honorable ami aurait même pu l'accompagner à la gare et le voir monter dans le train. Il n'y était pas tenu, bien entendu; il n'est pas le gardien de son frère, mais je n'ai pu m'empêcher de penser que, s'il l'eût fait, son action lui eut fait honneur pour toujours.

Je ne m'attarderai pas davantage à discuter le projet de loi, car la question a été traitée à fond. Je félicite hautement le ministère de ce qu'il a fait et de la manière dont il a rédigé le projet de loi afin de répondre aux exigences des différentes provinces. Celui-ci n'aura pas d'effet à l'égard de ma province, car à la récente session de la législature, la loi provinciale de prohibition a été modifiée de manière à placer la vente des spiritueux sous la dépendance du Gouvernement.

Notre législation relative à la prohibition l'emporte, je crois, sur tout ce qui a été fait dans les autres provinces.

M. CRONYN: Avant que la motion soit mise aux voix, monsieur le Président, je désire donner brièvement la réplique aux deux députés qui, outre le président du Conseil, ont discuté l'amendement soumis. Au moins, d'après ce qui m'est parvenu des discours prononcés cet après-midi, deux députés seulement se sont attaqués à l'amendement que je suggère.

L'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) l'a appelé une proposition immorale. On sait qu'il est toujours facile de trouver des qualificatifs, et les avocats ne sont pas les seuls à chercher des mots spirituels pour les accoler à un homme ou à un argument de façon à leur enlever leur valeur. Mais, je vous prierai d'analyser pendant quelques instants ce qu'est cette proposition "immorale". Elle repose entièrement sur les droits que possède la province d'Ontario ou toute autre province de légiférer en matière de prohibition, et je soutiens que l'arrêté ministériel et le projet de loi tels que rédigés ne reconnaissent pas la loi de l'Ontario. En présumant qu'il en est ainsi, je soumets un amendement qui n'a d'autre but que d'exécuter ou d'observer la loi de l'Ontario. Par conséquent, s'il y a de l'immoralité dans la proposition que j'ai posée en prémisse, le gouvernement de la province d'Ontario est l'auteur de cette immoralité. Si je comprends bien, mon honorable ami d'Algoma-Est a été, et serait peut-être encore un chaud partisan du gouvernement de l'Ontario. J'attire donc son attention sur le fait que la loi de l'Ontario permettait l'exportation non seulement de la bière de trois pour cent, mais de toute liqueur enivrante. Les articles que j'ai lus cet après-midi le démontrent surabondamment. Mon opinion ne lui agréant pas, je suppose que mon honorable ami va maintenant m'appeler hétérodoxe, et peut-être qualifiera-t-il aussi d'immoral le projet d'exporter cette bière de trois pour cent. Mais poursuivons.

Au cours de ce débat, on a parlé de l'état du Maine. La prohibition y règne depuis environ soixante ans. Cependant, on a déclaré, et cette déclaration n'a pas été contredite que je sache, que l'état du Maine considère depuis plusieurs années que la bière contenant trois pour cent d'alcool au poids n'est pas une boisson enivrante. Le Maine estimerait-il alors immoral le fait de boire de la bière contenant deux et demi pour cent d'alcool ou poids? La province de Québec croirait-elle faire un commerce immoral en important d'Ontario de la bière de deux et demi pour cent d'alcool au poids?

On a également cité le progrès que la tempérance a fait au Danemark et en Suède. Or, au Danemark, tout comme dans le Maine, le gouvernement a déclaré que la bière contenant trois pour cent d'alcool au poids ne constituait pas une boisson enivrante et l'a admise en franchise. Les sociétés de tempérance du Danemark, aussi nombreuses que puissantes, ont établi des cafés et restaurants à travers tout le pays pour y vendre cette bière de trois pour cent admise, en franchise. Elles ont cru créer ainsi un excellent mouvement favorable à la tempérance, et les statistiques sont là pour montrer les résultats acquis. Vous vous rappellerez qu'il n'existe pas au Danemark de loi décrétant la prohibition générale. Les statistiques indiquent que la bière de trois pour cent y a été excessivement populaire, et que la vente des liqueurs enivrantes a diminué en raison inverse. Voilà pourquoi je ne crois pas que mon amendement soit immoral, et il n'y a pas d'autre résultat à espérer pour la période durant laquelle la présente loi restera en vigueur.

L'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro) a fait le raisonnement suivant: Supposons, a-t-il dit, que l'Ontario se prononce en faveur de la prohibition totale, ne permettant la vente d'aucune bière; ne serait-il pas étrange et illogique que de permettre dans ces conditions l'exportation dans le Québec de la bière de trois pour cent? Cette mesure durera au plus de quinze à seize mois—soit un an après la cessation des hostillités. Le peuple de la province d'Ontario sera appelé à décider, l'automne prochaine, si la loi de tempérance de l'Ontario doit être maintenue ou modifiée, et le vote qui sera pris sur cette loi ne peut en aucune façon imposer la prohibition totale. Le danger que signale le député de Grey-Nord n'existe donc pas en l'occurrence. A l'heure actuelle, précisément en vertu de ces arrêtés ministériels, les brasseurs peuvent exporter leurs produits à tout vendeur patenté où qu'il se trouve. Cette exportation se continuerait donc, même si l'Ontario décrétait la prohibition. Le président du Conseil nous a fait la genèse de la Loi de tempérance de l'Ontario, et je ne saurais discuter avec lui là-dessus ou le contredire. Il nous a expliqué que cette loi correspondait en général à la loi Macdonald du Manitoba, et que les clauses permettant l'exportation et le transport avaient été insérées pour éviter que

toute question de juridiction ne fût soulevée et que l'on ne saisît les cours de cette loi comme n'étant pas constitutionnelle.

Je désirerais, cependant, appeler l'attention du comité sur un article de la loi de tempérance d'Ontario que je n'ai pas lu parce que je ne pensais pas qu'il se rapportait à la question débattue par le comité. Cet article est un contraste frappant de ceux que j'ai déjà lus. Voilà un article, à mon avis, que le Gouvernement devrait insérer dans sa loi afin d'écarter tout doute possible sur sa constitutionnalité, tandis que tous les autres articles sont d'une nature absolument différente et rédigés dans un autre but.

L'article 139 est ainsi libellé:

Bien que le but de cette loi soit de prohiber et prohibera le commerce des liqueurs dans la province d'Ontario, excepté en vertu d'un permis ou s'il est autrement spécifié dans la loi, et de restreindre la consommation des liqueurs dans les limites de la province d'Ontario, elle n'affectera pas et n'a pas l'intention d'affecter le commerce honnête des liqueurs entre une personne dans la province d'Ontario et une personne d'une autre province ou d'un pays étranger, et les dispositions de cette loi seront interprétées en conséquence.

Voilà un article que le Gouvernement devrait insérer dans sa loi, par mesure de prudence, pour sauvegarder la constitutionnalité de cette loi. Mais les articles 43, 45 et 46 sont rédigés d'après un plan tout différent. Ils se rapportent au droit des voituriers ordinaires de transporter des liqueurs pour l'exportation et du manufacturier de vendre pour l'exportation. Le président du Conseil privé a dit, en réponse à une question d'un honorable député que l'épreuve du droit de transport est le droit de vente dans les limites de la province. Voilà l'épreuve concernant la situation actuelle.

En vertu du bill que le Gouvernement a déposé vous pouvez exporter dans Québec du vin de la force autorisée par cette province, parce qu'Ontario permet la vente de ce vin. Mais, comme je l'ai fait remarquer, on proposa l'amendement, si Ontario, au mois de septembre prochain, permet la vente de la bière de 3 p. 100 ou de 2½ p. 100, poids d'alcool, s'il suit l'exemple de Québec, même alors, lorsque la vente de cette bière sera autorisée dans Ontario, en vertu de la loi telle qu'elle est déposée, cette bière ne pourra être exportée dans Québec et on ne pourra pas l'en importer. Ainsi, l'épreuve de la vente n'est appliquée qu'en partie, et à moins que l'on adopte l'amendement que j'ai proposé, la même position illogique subsistera.

Je désire répéter en peu de mots ce qui résultera de mon amendement. Il permet la fabrication dans Ontario d'une bière de la force de celle dont on permet la vente dans Québec, et aussi l'exportation de cette bière dans la province de Québec ou tout autre endroit où elle peut être vendue légalement.

(L'amendement de M. Cronyn est rejeté).

L'hon. M. FIELDING: Le paragraphe 3 de l'article dit:

Le ministre des Douanes et du Revenu de l'Intérieur a le pouvoir d'établir les règlements qu'il peut juger nécessaires pour empêcher la fabrication illégale de liqueurs enivrantes au Canada, ou leur importation au Canada....

... et le reste. Ce langage n'est certainement pas ordinaire. Le ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur aura le pouvoir de faire tous les règlements qu'il jugera nécessaires. Il ne sera pas besoin de les faire approuver par le Gouverneur en conseil ni les publier dans la "Gazette du Canada." Le ministre a un pouvoir absolu et sans justification. J'appelle l'attention du ministre sur ce paragraphe, parce que c'est une façon de procéder très peu ordinaire.

L'hon. M. ROWELL: C'est la rédaction du jurisconsulte du Parlement, mais je ne m'oppose nullement à substituer "Gouverneur en conseil" à "ministre". Je présume que les règlements seront importants et il serait plus sage de les faire adopter par le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. FIELDING: Ces mots donnent au ministre du Revenu de l'intérieur un pouvoir absolu et non justifié. On ne pourrait employer de termes d'une plus grande portée. A ma connaissance, je n'en vois pas qui aient une plus grande portée dans aucune loi.

L'hon. M. ROWELL: Le jurisconsulte du Parlement, me dit que ce sont les termes ordinaires de plusieurs lois, et que dans la rédaction de cette loi, il ne faut que suivre les précédents. Mais je ne vois pas d'empêchement à les modifier de façon à ce que les règlements soient faits par le Gouverneur en conseil et publiés dans la "Gazette du Canada."

L'hon. M. FIELDING: Ce serait préférable.

L'hon. M. ROWELL: C'est l'objet du paragraphe. Je propose que le paragraphe 3 soit amendé en rayant les mots "ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur" et en substituant "Gouverneur en conseil" et en insérant à la fin du paragraphe les mots suivants:

Tous les règlements faits en vertu de cet article seront publiés dans la "Gazette du Canada".

(L'amendement est adopté).

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur le titre.

L'hon. M. ROWELL: On a fait observer que le titre est long et incommode. Je propose d'insérer à l'article I:

Cette loi sera connue sous le nom de loi des liqueurs enivrantes, 1919.

Cela permet de le consulter avec plus de facilité.

(La motion est adoptée).

M. CANNON : Si l'on veut bien regarder l'alinéa "a" de l'article 1er, on verra que l'alinéa "a" stipule la modification du paragraphe "c" du règlement n° 1. Si nous modifions le paragraphe "c" du règlement n° 1, ainsi qu'il est prescrit par l'alinéa "a" de l'article 1er, je ne vois pas bien quel sens le texte pourra bien avoir. Le texte prescrit la radiation du mot "vin" de la dernière ligne, alors que le mot "vin" ne paraît pas à la dernière ligne.

M. le PRESIDENT: Le mot "vin" se trouve à la dernière ligne de l'alinéa "c" du règlement n° 1, page 3.

M. CANNON: A mes yeux, l'alinéa "c" dit "la vente du vin de cru est permise". Le mot "vin" n'est pas à la dernière ligne. Si l'alinéa est modifié, il n'aura, je le crois, aucun sens.

M. CRONYN: Peut-être l'honorable député ne sait-il pas que le décret du conseil, tel qu'imprimé et distribué en premier lieu, diffère du décret imprimé dans le projet de loi. Le texte du décret primitif porte "ou la vente du vin du cru est interdite", et le bill dit "où la vente du vin du cru est permise"—ce qui change du tout au tout le sens du décret.

M. CANNON: C'est le projet de loi que j'ai en main.

L'hon. M. ROWELL: Si mon honorable ami veut bien consulter l'annexe, il verra que l'alinéa "c" du règlement n° 1 dit:

"Zone interdite" signifie toute province, tout territoire, toute municipalité, tout district, comté, ou toute autre région où la vente des liqueurs enivrantes est prohibée par une loi quelconque, fédérale ou provinciale, et comprend aussi toute région où la vente du vin du cru est permise.

Les mots qui suivent le mot "vin" sont biffés et remplacés par les suivants: "ou d'autres liqueurs enivrantes, contenant un degré limité d'alcool, est permise."

M. CANNON: Je comprends fort bien; mais l'amendement spécifie le mot "vin", à la dernière ligne, alors que le mot "vin" ne se trouve pas du tout à la dernière ligne. Il peut s'y trouver, dans le texte du décret, mais il n'est pas dans le projet de loi, et c'est cela qui deviendra loi.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a raison. Une ligne (dans la version anglaise) porte la moitié du mot "permitted". L'amendement devrait être changé afin de se lire "à la cinquième ligne". Je demande donc de proposer:

Que l'alinéa "c" au règlement n° 1 soit modifié par la radiation des mots "à la dernière ligne", et la substitution des mots "à la cinquième ligne."

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES PENSIONS DE LA MILICE

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de modifier la loi des pensions de la milice, chapitre 42 des Statuts de 1906, et de décréter:

1. Qu'un officier mis à la retraite forcée pour une raison autre que l'inconduite ou l'inaptitude au service, après dix ans de service, aura droit à une pension viagère d'au plus un cinquantième de la solde et des allocations de son grade ou de ses fonctions permanentes lors de sa mise à la retraite, pour chaque année révolue de service.

2. Que dans le cas d'un officier qui a été mis hors cadre ou qui a reçu congé pour service dans un poste du service public du Canada ou dans l'armée expéditionnaire canadienne, ou dans toute autre force militaire levée au Canada pour service à l'étranger et payée et entretenue par le gouvernement du Canada, ou qui a obtenu permission de servir dans toute force de ce genre, des déductions au taux de cinq pour cent par année seront faites sur les appointements ou la solde, selon le cas, que ledit officier touchera dans ledit service public, ou comme officier dans ladite force; et ces déductions feront partie du Fonds du revenu consolidé du Canada, et seront jugées à toutes fins comme déduction faite sous l'empire de l'article huit de la loi des pensions de la milice et nonobstant tout ce qu'énonce ladite loi, la pension accordée à un officier mis hors cadre comme susdit, ou servant dans toute force comme susdit, sera basée sur ses appointements et allocations, ou sur sa solde et ses allocations, selon le cas, qu'à la date de sa mise à la retraite ledit officier recevait du gouvernement du Canada dans le service public ou dans une force de ce genre.

3. Que la durée de l'activité de service comme officier, sous-officier ou soldat pendant la guerre entre la Grande-Bretagne, commencée le quatrième jour d'août mil neuf cent quatorze, sera compté pour les fins de pension sous l'empire de ladite loi des pensions de la milice.

4. Que tout milicien sera autorisé à prendre sa retraite et à recevoir une pension viagère

s'il a accompli au moins dix années de service, subordonnément aux dispositions de la loi des pensions de la milice.

5. Que la pension d'un milicien à sa retraite sera:—

(a) S'il a accompli dix années, mais moins de vingt ans de service, une somme annuelle égale à un cinquantième de sa solde et de ses allocations annuelles pour chaque année révolue de service;

(b) S'il a accompli vingt années, mais moins de vingt-cinq ans de service, une somme annuelle légale à vingt cinquantièmes de sa solde et de ses allocations annuelles pour chaque année révolue de service au-dessus de vingt ans;

(c) S'il a accompli vingt-cinq années de service, une somme annuelle égale aux trente cinquantièmes de sa solde et de ses allocations annuelles, avec supplément d'un cinquantième de sa solde et de ses allocations annuelles pour chaque année révolue de service au-dessus de vingt-cinq ans: A condition que la pension n'excédera pas les deux tiers de sa solde et de ses allocations annuelles reçues lors de sa retraite.

6. Que la durée de l'activité de service d'un milicien pendant la guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, laquelle a commencé le quatrième jour d'août mil neuf cent quatorze, sera comptée pour les fins de la pension sous l'empire de ladite loi des pensions de la milice.

7. Que le Gouverneur général en conseil pourra à discrétion accorder une pension à une veuve, et une allocation de commisération à chacun des enfants de tout officier qui, ayant accompli vingt ans de service, retirait pleine solde lors de sa mort, ou qui, ayant accompli dix ans de service, recevait lors de sa mort une pension.

8. Que la pension d'une veuve sera, si son mari lors de sa mort retirait pleine solde, une somme égale à la moitié de la pension à laquelle il aurait eu droit s'il avait touché une pension, une somme égale à la moitié de cette pension.

9. Que les pensions ci-devant accordées aux veuves sous l'empire des dispositions de la loi des pensions de la milice, pourront être rajustées conformément aux dispositions des présentes résolutions; mais nul rajustement comme susdit n'autorisera une augmentation d'un paiement quelconque pour une pension accrue avant l'adoption de la loi basée sur les présentes résolution.—Le ministre de la Milice et de la Défense.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Cette résolution a pour but de mettre en vigueur une couple de modifications apportées à l'ancienne loi des pensions de la milice qui stipule maintenant la retraite forcée, après vingt années de service. D'après l'ancienne loi des pensions de la milice, un officier ou un soldat ne pouvait être contraint de prendre sa retraite qu'après vingt ans de service. Cet amendement permet d'accorder une pension aux officiers qui comptent dix au lieu de vingt années de service. Il nous mettra en mesure de pensionner certains officiers, au lieu de les garder dans l'armée durant vingt ans, surtout le nombre considérable d'officiers promus des rangs qui ont servi outre-mer durant la présente guerre, et qui ne peuvent être compris dans cette donnée.

La deuxième partie de la résolution construit une disposition qui concerne les officiers de l'armée permanente qui ont été mis hors cadre ou qui ont reçu congé pour servir dans l'armée expéditionnaire canadienne ou dans toute autre force militaire. La loi des pensions ne pourvoit qu'aux officiers qui font partie du service public, au Canada, et en ajoutant les mots "armée expéditionnaire canadienne", cela nous permettra de pensionner les officiers de l'armée permanente, qui ont été promus des rangs ou qui ont été promus à un rang supérieur, dans l'armée expéditionnaire canadienne.

Il va sans dire qu'on a adopté la loi présentement en vigueur, sans avoir le moindre pressentiment de cette guerre. Cette disposition stipule une retraite non pas volontaire, mais forcée. Elle pourvoit à la reconnaisance des services rendus au cours de la guerre et elle n'oblige pas les officiers et les soldats qui se sont distingués dans la guerre de retourner à leurs rangs inférieurs. Il serait manifestement injuste de demander à des sous-officiers et à des soldats qui se sont distingués, de reprendre les rangs à titre de simples sous-officiers ou de simples soldats.

A l'article 3 de la résolution je pourrais rapprocher l'article 6 qui stipule que la durée de l'activité de service d'un militaire pendant la récente guerre sera comptée pour les fins de la pension. L'ancienne loi des pensions militaires pourvoyait au cas des soldats qui avaient servi dans la guerre du Sud-Africain ou au Yukon. D'accord avec le précédent établi après la guerre du Sud-Africain cette disposition nous permet de compter, pour les fins de la pension, le temps durant lequel les officiers, les sous-officiers, les soldats ont servi dans l'armée expéditionnaire canadienne. L'article 4 stipule que la pension des soldats sera basée sur la moyenne arrêtée, dans le cas des officiers. Il accorde, en outre, à un soldat le droit, que l'officier ne possède pas, de prendre volontairement sa retraite, à l'expiration de dix années de service. Le paragraphe "a" de l'article 5 stipule qu'on peut pensionner les membres de la milice, qui comptent dix années révolues de service. Les paragraphes "b" et "c" de l'article 5 sont déjà compris dans la loi, sauf en ce qui a trait à l'addition du mot "allocations".

M. MORPHY: Quelle est la différence entre "milicien" et "soldat"?

[L'hon. M. Rowell.]

Major général MEWBURN: Dans la disposition interprétative "milicien" signifie un sous-officier, ou un soldat de l'armée. Tous les rangs au-dessous de celui de lieutenant seraient inclus dans le mot "milicien" d'après cette interprétation.

Les articles 7, 8 et 9 sont identiques à ceux du bill relatif aux pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, que la Chambre a adopté, la semaine dernière. L'article 7 ne fait que stipuler la réduction de 20 à 10 années de la durée de service donnant droit d'accorder une pension à une veuve dont le mari défunt recevait pleine solde ou pension de son vivant. L'article 8 est en tous points semblable à celui qu'on trouve dans la loi relative aux pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il stipule que la veuve de celui qui retirait pleine solde, lors de sa mort, devrait recevoir la moitié de la pension à laquelle il aurait eu droit.

Les dispositions de l'article 9 sont exactement les mêmes que pour les pensions de la Gendarmerie du Nord-Ouest, c'est-à-dire que les pensions de veuves déjà accordées en vertu de l'ancienne loi, peuvent, par arrêté ministériel, être relevées à partir de la date de l'adoption de cette loi-ci.

M. NESBITT: Qu'est-ce que recevra un soldat de la milice après dix ans de service?

Major général MEWBURN: Un sous-officier de l'armée permanente, après vingt-cinq ans de service, recevra une pension de $739.-25. Il recevra un cinquantième de sa solde pour chaque année de service.

L'hon. M. BELAND: Combien recevrait un soldat qui aurait dix-neuf ans de service?

Major général MEWBURN: Il recevrait dix-neuf cinquantièmes de la solde et de l'allocation qu'il touchait dans le service.

L'hon. M. BELAND: Il est dit ici un cinquantième de la solde.

Major général MEWBURN: Pour chaque année de service.

L'hon. M. BELAND: On ne le mentionne pas, si ce n'est dans le cas du soldat qui a plus de 25 ans de service. Je parle du paragraphe "a" de l'article 5. Il est dit que si un soldat de la milice a terminé dix ou moins de 20 ans de service il recevra une somme annuelle égale à un cinquantième de sa solde et allocation pour chaque année de service complète.

Major général MEWBURN: La somme est égale à un cinquantième de la solde et allocation pour chaque année de service complète.

L'hon. M. BELAND: La rédaction n'est pas la même dans les deux cas; c'est ce qui prête à confusion.

M. CANNON: Est-ce que la résolution prévoit le cas des officiers et soldats qui ont pris part à la guerre contre l'Allemagne?

Major général MEWBURN: Oui.

M. CANNON: Prenez le cas de ceux qui ont combattu avec l'armée de Salonique.

Major général MEWBURN: La résolution s'applique à tous les militaires du corps expéditionnaire du Canada qui ont pris part à la guerre.

M. CANNON: Quant à cela je n'en sais rien. Il y en a qui ont pris part aux combats des Balkans et qui ne se sont jamais battus contre les Allemands.

Major général MEWBURN: Les Canadiens qui ont combattu là-bas faisaient partie du corps expéditionnaire. Quiconque a servi dans le corps expéditionnaire, quel que soit l'endroit, est visé par la résolution.

M. CANNON: Est-ce que cela s'applique aussi à ceux qui sont allés en Sibérie?

Major général MEWBURN: Oui, s'ils appartenaient à l'armée permanente.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue une 1re et une 2e fois et adoptée.)

Le major général MEWBURN demande à déposer un projet de loi (bill n° 118) tendant à modifier la loi des pensions militaires.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA MAITRE DU PORT D'HALIFAX.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution dont la teneur suit:

Il y a lieu de modifier les lois touchant la nomination d'un maître du port au port de Halifax, chapitre quarante-neuf des Statuts de 1882, et chapitre soixante-dix-huit des Statuts de 1885, en décrétant:

1. Que le maître du port de Halifax sera rémunéré pour ses services par les seuls honoraires ou parties d'honoraires qu'il sera autorisé, par les règlements et règles, à percevoir du chef de tout navire d'au moins vingt tonneaux qui entrera dans le port de Halifax, mais qui cependant ne devront jamais dépasser les échelles ci-dessous:

(a) pour chaque bateau de plus de vingt et d'au plus cinquante tonneaux, cinquante cents;

(b) pour chaque navire de plus de cinquante et d'au plus cent tonneaux, un dollar;

(c) pour chaque navire de plus de cent et d'au plus deux cents tonneaux, un dollar et cinquante cents;

(d) pour chaque navire de plus de deux cents et d'au plus trois cents tonneaux, deux dollars et cinquante cents;

(e) pour chaque navire de plus de trois cents et d'au plus quatre cents tonneaux, deux dollars et cinquante cents;

(f) pour chaque navire de plus de quatre cents et d'au plus cinq cents tonneaux, trois dollars;

(g) pour chaque navire de plus de cinq cents tonneaux, trois dollars;

(g) pour chaque navire de plus de cinq cents et d'au plus sept cents tonneaux, quatre dollars;

(h) pour chaque navire de plus de sept cents et d'au plus mille tonneaux, cinq dollars;

(i) pour chaque navire de plus de mille tonneaux, sept dollars.

Les navires accusant un tonnage inférieur à vingt tonneaux ne seront pas subordonnés à des droits sous l'empire des résolutions présentes, de même que les navires affectés au trafic ou voyageant entre des ports et des endroits du Canada.

2. Que le maître du port de Halifax pourra, à même l'argent qu'il touchera comme honoraires, retenir pour sa propre rémunération une somme d'au plus trois mille dollars par année, selon que le Gouverneur en conseil pourra le décréter; et si les sommes qu'il reçoit à titre d'honoraires pendant une année civile quelconque sont inférieures à la somme autorisée par le Gouverneur en conseil, la somme susdite constituera alors sa rémunération pour cette année-là.

L'hon. C. C. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Cette résolution a pour objet d'autoriser le Gouvernement à payer une rémunération convenable au maître du port d'Halifax, eu égard aux conditions actuelles. En 1885, la rémunération annuelle fut portée à 1,800 piastres, mais sur cette somme le maître du port était tenu de payer le louage de bateaux et les frais de bureau. On ne saurait guère prétendre que pareille rémunération soit suffisante pour un officier chargé de la surveillance d'un port de l'importance de celui d'Halifax. Si cette rémunération était jugée suffisante il y a quelques années, elle est évidemment insuffisante aujourd'hui. Cette résolution vise aux moyens à prendre pour remédier à cette insuffisance. La résolution traite aussi des droits à percevoir des vaisseaux de plus de 1,000 tonnes entrant au port, le chiffre du droit étant porté de 5 à 7 dollars par tonne. Cette majoration de droits gonflera sensiblement les recettes qui, en temps ordinaire, suffisent à peine pour faire face aux dépenses. La résolution qui comporte une dépense de deniers publics a été dûment approuvée par Son Excellence le Gouverneur général. Voici la totalité des droits perçus à Halifax, de 1914 à 1918: Pour 1914, $1,822.50; pour 1915, $1,714; pour 1916, $1,783.50; pour 1917, $1,832; pour 1918, $3,351.

Les fortes recettes perçues en 1918 tiennent presque entièrement à la guerre et à l'entrée d'un si grand nombre de vaisseaux au port d'Halifax. Ce bill tend à permettre au maître de port d'obtenir une rémunération d'un chiffre supérieur à 1,800 piastres, mais son traitement ne saurait dépasser la totalité des droits qu'il perçoit. A titre de comparaison, examinons les recettes de quelques autres ports où les officiers de port ne sont pas rémunérés au moyen des droits perçus. Le maître du port de Montréal reçoit 5,000 piastres; celui du port de Québec, 3,500 piastres; celui de Vancouver, 1,800 piastres et des droits à titre de maître de port; celui des Trois-Rivières—le chiffre n'est pas indiqué, mais je me rappelle que c'est 900 piastres annuellement.

Ce bill renferme deux importantes dispositions: l'une tend à permettre au maître de port de toucher plus de 1,800 piastres annuellement, pourvu que les droits perçus dépassent ce chiffre; et l'autre tend à majorer les droits payés par les vaisseaux de plus de 1,000 tonnes de registre et à les porter de 5 à 7 piastres.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre a-t-il quelque motif spécial qui le porte à faire cette réforme? En principe, la rémunération d'un fonctionnaire important au moyen de droits perçus est critiquable; il est préférable que ces recettes soient versées dans la caisse publique et qu'on alloue un traitement fixe. Il me semble que c'est la règle au port de Montréal, comme l'a dit le ministre, et à moins qu'il n'existe quelque raison spéciale en sens contraire, il me semble que ce serait là le système qu'il faudrait appliquer au port d'Halifax ou à tout autre port.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce qui explique pourquoi le maître du port de Montréal n'est pas rémunéré au moyen des droits perçus, c'est que ce port est soumis à la juridiction de la Commission du port. Le port d'Halifax n'est pas soumis à la juridiction d'une commission du port, et depuis 1885, le traitement du maître du port a été fixé au maximum de 1,800 piastres. Il ne saurait toucher un seul sou au delà de ces 1,800 piastres, si le bill en discussion n'est pas adopté.

L'hon. M. FIELDING: Si je saisis bien la pensée du ministre, le maître du port d'Halifax depuis quelques années, a reçu un traitement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

L'hon. M. FIELDING: Il a été rémunéré au moyen des droits perçus?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, entièrement.

L'hon. M. FIELDING: Le bill tend à lui accorder un traitement d'un chiffre plus élevé?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le bill en discussion a pour objet de permettre au maître du port de toucher plus de 1,800 piastres.

L'hon. M. FIELDING: Jusqu'à concurrence de 1,800 piastres?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui. Seulement, si les droits perçus ne dépassaient pas le chiffre annuel de 1,700 piastres, il ne toucherait que cette somme, à titre de rémunération. D'autre part, si les recettes atteignent le maximum de 3,000 piastres, c'est tout ce qu'il toucherait. Mais à en juger d'après le chiffre des droits perçus durant la période d'années que j'ai fait connaître au comité, il n'est guère probable qu'il touche plus de 1,800 piastres. Je voudrais mettre le capitaine du port d'Halifax en telle situation que si les droits perçus s'élevaient à 2,800 piastres, il pourrait toucher cette somme, à titre de rémunération. Il est évidemment injuste que le fonctionnaire préposé à un port de cette importance touche la faible rémunération annuelle de 1,800 piastres, et c'est là le traitement en vogue depuis trente-quatre ans. Il est temps, à mon avis, de faire une réforme.

L'hon. M. BELAND: Existe-t-il une commission du port aux Trois-Rivières?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

L'hon. M. BELAND: Et si je ne me trompe, le ministre a dit que le maître de port ne reçoit que 900 piastres de rémunération annuelle?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas de note sur le chiffre précis, mais je crois que c'est la somme qu'il touche.

L'hon. M. BELAND: Si je ne me trompe, le ministre a dit que c'était 900 piastres?

M. BALLANTYNE: Oui. Mais avec tous les égards dus au port de Trois-Rivières, on ne peut pas considérer que ce soit un port aussi important que celui d'Halifax et il n'a pas non plus autant de navires entrants et sortants.

L'hon. M. BELAND: Je suis certain que si mon honorable ami de Trois-Rivières (M. Bureau) était ici, il serait profondément irrité de cette déclaration.

L'hon. M. BALLANTYNE: Sans doute.

L'hon. M. BELAND: Parce que le maître du port de la ville métropole représentée par mon voisin devrait recevoir plus de $900.

L'hon .M. BALLANTYNE: Les commissaires du port de Trois-Rivières peuvent remédier à cette situation. Mais le maître du port d'Halifax ne peut pas recevoir plus de $1,800, même s'il perçoit des droits s'élevant à $2,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre voudrait-il dire de combien on a augmenté le tarif du pilotage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous augmentons le tarif pour tous les navires de plus de 1000 tonnes enregistrés qui entrent dans le port de $5 à $7 par tonne. Ces droits sont payables une fois l'an pour les petits navires de moins de 100 tonnes et deux fois par an pour ceux qui ont un tonnage supérieur.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pas plus d'une fois par an dans tous les cas?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas plus.

M. SINCLAIR (Guysborough): Par exemple les navires qui viennent de Boston ou de tout autre port n'auront pas à payer plus de deux fois par an?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est ce que nous avons en vue.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est le motif du changement? Est-ce parce que les droits actuels sont insuffisants pour payer le maître du port?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est un des motifs et l'autre est pour permettre au maître du port de recevoir plus de $1,800 des droits perçues. Par exemple, en 1915, il n'a pu percevoir que $1,714 de droits ce qui est réellement un trop faible montant pour un homme qui a la responsabilité de maître de port à Halifax.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien a-t-il perçu l'an dernier?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'année a produit une très forte somme, $3,351. Mais le maître de port n'a aucune possibilité de recevoir un revenu supérieur à $3,000, parce que la guerre est terminée et que les navires entrants et sortants du port d'Halifax ne sont pas tellement nombreux qu'ils lui permettent de recevoir un pareil salaire, mais il retirera certainement plus de $1,800 —je l'espère dans tous les cas.

M. DUFF: Le Board of Trade ou toute autre institution d'Halifax a-t-il demandé de faire ce changement?

L'hon. M. BALLANTYNE: Personne n'a rien demandé à ma connaissance. C'est simplement au ministre à considérer si la rémunération est juste et raisonnable. J'estime qu'un maître de port qui est au service depuis trente-quatre ans, en tenant compte du coût élevé de l'existence, ne serait pas traité équitablement si le Gouvernement ne lui donnait que $1,800 par an. Je suis sûr que les honorables députés admettront que s'il peut percevoir des droits pour plus de $1,800 il devrait être autorisé à les conserver.

M. DUFF: J'admets avec l'honorable ministre que $1,800 pour le maître de port d'Halifax, ne sont pas une rémunération suffisante et les navires peuvent payer les droits imposés dans la résolution.

M. McKENZIE: Comment sont perçus ces droits?

M. DUFF: A la douane, n'est-ce pas?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je le présume.

M. McKENZIE: Ce sera un amendement à la loi?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. McKENZIE: Je voudrais qu'il soit établi clairement que ces droits seront perçus à la douane. Je n'aime pas l'idée de voir un officier monter à bord d'un navire afin de percevoir les droits pour lui-même.

L'hon. M. BALLANTYNE: Voici ce que dit la résolution:

Il y a lieu de modifier les lois touchant la nomination d'un maître du port à Halifax, chapitre 49 des Statuts de 1882, et chapitre 78 des Statuts de 1885, en décrétant:

1. Que le maître du port d'Halifax sera rémunéré pour ses services par les seuls honoraires ou parties d'honoraires....

On ne dit pas comment il les perçoit, mais je suis bien certain que cela doit se faire par l'intermédiaire de la douane.

M. DUFF: C'est ainsi que cela se fait.

M. CANNON: Ce fonctionnaire est-il placé sous la juridiction de la commission du service civil?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. CANNON: Il est sous la juridiction du ministre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

(Il est fait rapport sur la résolution qui est agréée.)

L'hon. M. BALLANTYNE demande à déposer le projet de loi (bill n° 119) tendant à modifier les lois concernant la nomination d'un maître du port à Halifax.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Le projet de loi (bill n° 116), déposé par l'honorable M. Rowell, tendant à modifier la loi sur la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 9 (les hommes qui ont quitté le corps pour le service actif outre-mer, ont le droit de faire compter ce temps de service pour établir le chiffre de leur pension, s'ils rejoignent les rangs du corps au retour).

L'hon. M. BELAND: Est-ce qu'il y en a beaucoup?

L'hon. M. ROWELL: Oui; plusieurs centaines de gendarmes sont allés au front.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10 (le tarif de la solde).

M. ROBB: De quelle façon cette échelle de solde se compare-t-elle avec l'ancienne?

L'hon. M. ROWELL: Ce tarif de la solde a été établi par décret l'automne dernier, lorsque le Gouvernement a décidé de relever l'effectif du corps jusqu'au chiffre autorisé, soit 1,200 hommes. La nouvelle solde accorde 50 cents de plus par jour aux gendarmes et aux sous-officiers, en sus de la solde qu'ils touchaient avant la guerre.

Pour l'information des honorables députés, il n'est que juste de dire ici que le Gouvernement, conformément à la proposition faite à l'occasion du débat sur la résolution, a reconnu qu'il est nécessaire de relever le tarif de la solde pour les deux ou trois prochaines années; nous avons inséré, dans ce but, une disposition à la fin du présent article à l'effet d'autoriser le Gouverneur en conseil à le faire.

La solde des gendarmes devra être de 50 cents par jour en sus du montant fixé dans le présent bill, en sorte que les gendarmes toucheront une solde de 2 piastres par jour, dès leur première année de service.

Je suis d'avis qu'il est inutile de songer à obtenir des recrues de première classe et de remplir les cadres, à moins de fixer la solde à 2 piastres par jour au début, pour les deux ou trois prochaines années.

Il serait également à propos d'augmenter la solde des sous-officiers de 75 cents et celle des officiers de 1 piastre 25.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (création d'une réserve d'officiers et de gendarmes qui ont servi dans le corps).

L'hon. M. ROWELL: Je désire modifier légèrement l'article en question. Les honorables membres peuvent se rendre compte que le paragraphe 3 est ainsi conçu :

Tout officier ou gendarme gardera, dès son entrée dans le service, le grade et le rang, et retirera la solde qu'il détenait lors de sa permutation ou de sa libération de la gendarmerie.

Je propose le texte suivant: "la solde suivant le tarif en vigueur, lors de son entrée dans le service". Je propose donc de modifier l'article en retranchant tous les mots après le mot "rang" dans la seconde ligne pour les remplacer par les suivants :

Qu'il détenait lors de sa permutation ou de sa libération de la gendarmerie et retirera la solde attachée à tel grade suivant l'échelle en vigueur.

(L'amendement est adopté.)

M. CANNON: Le paragraphe 7 de cet article est ainsi conçu :

Tout membre de la réserve pourra prendre sa retraite en faisant parvenir au commissaire un avis par écrit d'un mois.

Est-ce que ce privilège s'étend au gendarme appelé en service, car ce serait très commode ?

L'hon. M. ROWELL: Non; ce privilège est accordé uniquement aux gendarmes qui ont accompli leur temps de service dans le corps et qui ont permuté ou ont été libérés. L'article décrète la création d'une réserve de gendarmes en retraite et qui ont servi dans les rangs de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. On ne peut les appeler en service à moins qu'ils y consentent; cependant, une fois qu'ils font partie de la réserve et s'ils sont appelés au service, ils peuvent s'en retirer après avoir donné un avis d'un mois.

M. CANNON: Le paragraphe 2 est ainsi conçu :

Ladite réserve, ou toute partie ou membre d'icelle, pourra être appelé au service par le commissaire chaque fois qu'il le jugera nécessaire.

L'hon. M. ROWELL: Il faut qu'ils soient enrôlés dans les rangs de la réserve pour qu'ils puissent être appelés en service. Après qu'un membre de la réserve a été appelé au service et sert activement, il lui sera loisible de donner avis qu'il désire se retirer à la fin du mois.

L'hon. M. FIELDING: Dans ce cas, touchera-t-il et sa solde et sa pension? Les membres de la réserve, il est à présumer, sont des pensionnaires de l'Etat et, en cas d'urgence, ils peuvent être appelés au service.

Ils toucheront la solde attachée à leur grade lors de leur libération. Toucheront-ils en même temps et leur solde et leur pension? Ils ne pourront le faire que sous certaines conditions que je ne tiens pas à énumérer ici.

L'hon. M. ROWELL: Les observations de mon honorable ami sont, je l'admets, passablement au point. Voici la situation en deux mots: Le Gouvernement désire enrôler les membres de cette réserve sans délai, car il est à désirer que la chose se fasse sans tarder, dans certaines parties du pays; nous désirons donc rendre les conditions aussi alléchantes que possible. Le temps de service des membres de la réserve ne comptera pas, relativement au chiffre des pensions, sans compter que les anciens gendarmes ne touchent que de faibles pensions. Je propose donc que le paragraphe 7 de l'article 11 soit modifié en remplaçant le mot "un" par le mot "deux" dans la 10e ligne.

Major général MEWBURN: Lorsqu'un officier de la milice prend sa retraite, il est versé dans la réserve des officiers, de sorte qu'il peut être appelé en service, en cas d'urgence. En temps de paix, la loi lui permet de démissionner en donnant un avis de trois mois. Le but que vise la loi de la milice, c'est de créer une réserve dont les membres soient disponibles en cas d'urgence.

M. CANNON: D'après les dispositions du présent bill, un gendarme de la réserve pourrait démissionner, même en activité de service.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 16.

L'hon. M. ROWELL: Je propose l'insertion à titre d'article 16 du texte 16:

Le paragraphe "c" de l'article 60 de la loi est abrogé et il est remplacé par le suivant:

(c) A chaque officier du corps au 1er juillet 1902.

L'article 60 créait ce système de pensions pour les officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Avant cela, ils avaient

certains droits à une pension sous le régime de la loi du service civil, concernant les retraites et les pensions. Lorsque la loi de la gendarmerie fut modifiée par la création d'un fonds de pension auquel les officiers devaient contribuer, chacun d'eux obtint un délai pendant lequel il devait décider sous la juridiction de quelle loi il désirait être placé, c'est-à-dire la loi du service civil ou celle de la gendarmerie à cheval. Or, il se trouva qu'à cette époque, deux officiers de gendarmerie étaient en mission dans les régions arctiques, soit au Yukon ou dans la région de la Mackenzie—je ne sais pas au juste—de sorte qu'ils ne purent faire leur choix en temps et conséquemment tomber sous le régime des dispositions de l'une ou de l'autre loi. Ils auraient bien désiré faire un choix, mais il était impossible de le leur permettre tant que la loi ne serait pas modifiée. L'amendement que je propose est destiné à permettre à tous les officiers de se prévaloir des bénéfices de la loi, mais la grande majorité l'a déjà fait.

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport sur le projet de loi ainsi modifié.

La séance est levée à onze heures moins un quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 22 mai 1919.

La séanse est ouverte à trois heures.

DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE SPECIAL RELATIF AUX TITRES ET DECORATIONS.

M. NICKLE propose:

Que le rapport du comité spécial chargé d'examiner la question de la collation de titres à des sujets de Sa Majesté résidants en Canada, soit adopté.

Monsieur l'Orateur, le 14 avril, le premier ministre intérimaire proposait, par voie d'amendement, sur une motion que j'avais présentée, l'institution d'un comité spécial chargé d'étudier avec impartialité les questions soulevées tant dans ma motion que dans sa proposition d'amendement, puis, quand ce comité fut institué, l'honorable ministre me donna à entendre que, le plus tôt il présenterait son rapport, le mieux ce serait. En conséquence, le comité se mit à l'œuvre le 24 avril et fit rapport le 14 courant. Je dois dire qu'il a étudié avec soin les questions qui lui étaient soumises, et que ses discussions, parfois animées, n'ont jamais laissé d'être absolument conciliantes.

Je puis vous assurer, monsieur, et assurer à la députation que le sujet a été attentivement examiné de tous les points de vue. Le rapport du comité décrète en somme son sentiment unanime, bien que certaines conclusions n'aient pas réuni toutes les voix.

Ceux qui ont porté intérêt à cette question, l'an dernier, se rappellent que, au nombre des recommandations adoptées par la Chambre, il y en avait une qui tendait à ce que dorénavant aucun titre honorifique héréditaire ne fût décerné à un sujet de Sa Majesté dont le Canada est lieu de résidence habituelle. Pendant qu'il adressait la parole à la Chambre, le premier ministre intérimaire a fait observer à la députation que la réponse du gouvernement anglais était couchée dans le langage suivant:

Désormais, il ne sera pas conseillé à Sa Majesté de conférer d'honneurs héréditaires à un de ses sujets dont le Canada est le lieu de résidence habituelle, si ce n'est sur la recommandation formelle du premier ministre du Canada.

Dans sa réponse, le gouvernement anglais paraît avoir oublié le principe fondamental énoncé par la Chambre: que celle-ci, exprimant le sentiment général du pays, désirait que, désormais, aucun titre héréditaire ne fût décerné à un Canadien, et il s'est borné à dire que pareil titre ne serait conféré qu'à la recommandation formelle du premier ministre du Canada.

M. SHEARD: Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que ce vœu a été unanimement exprimé par la députation ?

M. NICKLE: Le représentant de Toronto-Sud a bien saisi ma pensée. Les recommandations faites l'an dernier par le premier ministre, et reproduites dans le décret du conseil rendu antérieurement au débat, ont été résumées par lui. La troisième portait:

Nul titre honorifique héréditaire ne sera désormais décerné à un sujet de Sa Majesté dont le Canada est le lieu de résidence habituelle.

L'amendement du premier ministre a été adopté par la Chambre qui s'est divisée d'une manière que le représentant de Toronto-Sud ne doit pas avoir oubliée, il me semble.

Or, je désire appeler un instant l'attention de mes collègues sur le principe que je discutais. La Chambre a posé en principe que nous ne voulions pas, à titre de Canadiens, que des titres héréditaires fussent décernés à l'avenir. Le gouvernement

anglais n'a pas paru consentir à admettre ce principe dans son application générale et il s'est borné à dire qu'il ne conférerait pas de titres héréditaires, pourvu que le premier ministre du pays ne désirât pas qu'il en fût décerné de temps à autre. Le résultat a été que, cette année, le comité, dans son rapport, a énoncé le principe que le parlement canadien ne veut pas que de nouveaux titres héréditaires soient décernés en ce pays.

Le quatrième vœu exprimé dans l'amendement qui a été adopté à la dernière session portait:

> Que des mesures législatives ou autres soient prises pour pourvoir à ce que, à l'expiration d'un certain délai...

J'appelle l'attention de la Chambre sur ce langage.

> ...pour pourvoir à ce que, à l'expiration d'un certain délai, nul titre ou nulle distinction honorifique, porté par un sujet de Sa Majesté dont le Canada est ou sera ci-après le lieu de résidence habituelle, ne puisse être considéré comme ayant un caractère d'hérédité.

Le projet de résolution adopté par la Chambre l'an dernier ne définissait pas le sens du membre de phrase "à l'expiration d'un certain délai". Cette année, le comité est allé plus loin que le projet de résolution de l'an dernier en déclarant de manière à ne laisser subsister aucun doute que l'expression "à l'expiration d'un certain délai" signifie "dès la mort des titulaires actuels des titres honorifiques".

Autrement dit, il recommande qu'à la mort d'une personne revêtue d'un titre héréditaire, celui-ci s'éteigne, que le caractère héréditaire du titre disparaisse avec elle et que ses descendants ne puissent pas recevoir ou porter ce titre.

La réponse du gouvernement anglais au projet de résolution de la dernière session, que j'ai lu tantôt et qui exprimait le vœu qu'à l'expiration d'un certain délai nul titre ou nulle distinction honorifique, porté par un sujet de Sa Majesté dont le Canada est ou sera ci-après le lieu de résidence habituelle, ne puisse être considéré comme ayant un caractère d'hérédité, est ainsi conçue:

> Cela offre maintes difficultés qu'il faudrait examiner avec beaucoup de soin. Toute démarche est suspendue en ce moment.

Dans le langage courant, cette réponse signifie que le gouvernement anglais déclare: "Je vois de grandes difficultés et je ne suis pas prêt à les surmonter". En toute déférence, à titre de membre de cette Chambre je crois pouvoir dire sans dépasser les bornes des convenances—au sujet de ce que cette réponse donne à entendre, que maintes difficultés exigent un examen attentif—qu'il faut examiner avec soin l'intention qui inspire une démarche et qui assure des résultats par la découverte d'un moyen de les obtenir.

L'avis que la Chambre a formulé, après mûre délibération, sur un sujet qui est tout particulièrement de son domaine et intéresse non moins particulièrement la population canadienne; cet avis, dis-je, nous considérons qu'il mérite d'être examiné avec le plus grand soin et de façon à ce qu'on en puisse tirer quelque profit. Il ne se peut que la constitution britannique, dont on vante tant la flexibilité, soit d'une rigidité complète sur le point en question; que lorsqu'il s'agit d'une chose à laquelle le Canada tient beaucoup, la flexibilité se change en rigidité et qu'il soit impossible d'obtenir la réalisation de ce désir à cause des obstacles constitutionnels qui barreraient la voie.

La résolution votée l'année dernière ne porte en grande partie que sur ce que j'appellerai la responsabilité ministérielle et que sur la question des titres héréditaires et des autres honneurs conférés sous forme de titres. Cette année, le comité que l'on a chargé de l'examen des questions actuellement à l'étude présente un rapport dont les conclusions ont une portée plus grande que celle de la résolution de l'an dernier. Ainsi, dans l'alinéa "a" de son rapport, il propose qu'une adresse soit présentée à Sa Majesté la priant de daigner s'abstenir désormais de décerner à ses sujets domiciliés ou ayant habituellement leur domicile au Canada d'autres titres honorifiques que ceux qui se rattachent à l'exercice d'une profession, d'un état ou d'une charge. Cette conclusion aura pour effet, si la Chambre la fait sienne, de faire disparaître ce que l'on est convenu d'appeler les titres honorifiques, y compris les décorations des grades inférieurs des divers ordres.

Je n'entreprendrai pas de discuter encore une fois cette question, car on l'a débattue sous tous ses aspects en 1913 et cette année; il va sans dire aussi que le comité en a fait l'examen le plus complet. Tout ce que j'en pourrais dire ne serait que la répétition de ce que d'autres ont déjà dit avec plus de talent que je ne pourrais le faire moi-même; aussi aurais-je tort d'accaparer les instants de la Chambre dans un but pareil. Je me bornerai donc à faire cette observation: si les autorités anglaises agréent la conclusion dont je viens de parler, c'en en fait des titres honorifiques en ce pays.

Une autre conclusion du comité porte sur les titres d'origine étrangère. Le comité s'étant prononcé pour l'abolition des titres ho-

norifiques conférés par le souverain d'Angleterre, la logique et le souci des convenances lui faisaient un devoir de décider qu'à l'avenir les Canadiens ne devraient plus accepter de décorations des chefs d'Etat ou des gouvernements étrangers. La conclusion qu'il a arrêtée à cet égard est ainsi conçue:

Votre comité recommande en outre que des mesures appropriées, législatives ou autres, soient prises pour décréter que dorénavant nulle personne domiciliée ou ayant habituellement son domicile au Canada ne devra accepter, garder en jouissance ou porter des titres ou distinctions honorifiques désormais conférés par un souverain ou un gouvernement étranger.

Quand le comité eut formulé cette conclusion, on lui fit observer que les titres de "très honorable" et d'"honorable" ne devraient plus être admis en ce pays. Sur ce point, il arrêta sa décision comme suit:

On a suggéré l'abolition des titres de "très honorable" et d' "honorable", mais cet avis n'a pas obtenu l'assentiment du comité.

Le comité a aussi examiné la question des décorations telle que la croix de Victoria, la Médaille militaire, la Croix militiare, la Médaille de longs états de service, etc., mais fut unanime à décider qu'il ne devait rien insérer dans son rapport qui pût porter la Chambre à penser qu'il voit ces décorations d'un œil défavorable. Voici en quels termes il s'exprime sur ce point:

Toutefois votre comité ne recommande pas de discontinuer la coutume d'accorder des décorations navales ou militaires comme la croix Victoria, la Médaille militaire, la Croix militaire, la croix du Service distingué, et de décorations semblables à des personnes des services militaire ou naval du Canada qui ont manifesté une valeur et un dévouement exceptionnels au devoir.

Autant qu'il m'est permis d'en juger par les écrits publiés dans les journaux et par les lettres que j'ai reçues, le sentiment de la grande majorité de la population canadienne semble être d'accord avec les conclusions du comité. Ma tâche ne serait peut-être pas entièrement accomplie si je ne disais qu'il se trouve un petit nombre de personnes qui n'approuvent pas entièrement ces conclusions. Aux yeux de certaines gens, les titres honorifiques n'ont, en principe, rien de mauvais; ce qu'il y a de répréhensible, c'est la façon dont on s'y est pris, tant ici qu'ailleurs, pour conférer ces sortes de distinctions et de dignités.

Certains sont d'avis qu'il ne faut pas abolir les titres de distinction entièrement et en laisser l'initiative à Sa Majesté le roi et à ses conseillers, mais qu'il faudrait user de plus de discrétion dans le choix et le nombre des récipiendaires. Inutile de dire que je ne partage pas cette opinion. Selon moi, l'octroi de ces titres honorifiques n'est pas du tout dans l'esprit qui devrait animer et qui anime réellement notre pays. J'ai appelé à l'attention de la Chambre l'attitude de ceux qui veulent faire reconnaître le principe suivant. Ces titres sont recommandables en eux-mêmes, mais il est nécessaire de se montrer plus difficile dans le choix et le nombre de ceux que l'on décore. Il se dégage de ce principe une conclusion aussi naturelle que la nuit suit le jour; il n'y aurait plus qu'une classe ultra sélecte, si je puis dire, dans laquelle on n'admettrait que de rares décorés. Au lieu de nombreuses décorations comme nous avons eues jusqu'ici, nous n'en aurions qu'un nombre très restreint, créant au pays, une aristocratie dans le vrai sens du mot.

C'est être joliment ironique que de suggérer une plus grande discrétion dans le choix des récipiendaires. Souvent on nous a répété que ces honneurs sont conférés par Sa Majesté le roi, et cependant ceux qui conseillent cette plus grande discrétion ont l'audace de laisser entendre que Sa Majesté aurait dû exercer sa prérogative constitutionnelle avec plus de prudence, de tact et de discernement. Le tout est marqué au coin de l'inconséquence; ceux qui veulent garder l'octroi de ces honneurs et de ces dignités semblent craindre que l'affaire soit exposée sous son vrai jour. Ils ont peur de lever le voile du mystère découvrant ce que l'on pourrait appeler la prérogative impériale.

Tous ceux qui ont entendu les débats sur cette question depuis quelques années savent que ces titres et distinctions honorifiques ne sont pas conférés par Sa Majesté, mais accordés sur la proposition des ministres. L'an dernier, en réponse à ma résolution demandant la responsabilité ministérielle à ce sujet, le leader de la Chambre, sir Robert Borden, en vertu d'un décret adopté avant le débat que l'on hâta en cette Chambre, reconnut le principe de la responsabilité ministérielle. Il mit fin ainsi à ce camouflage, si je puis dire, qui laissait croire que les honneurs, les titres et les dignités étaient conférés par Sa Majesté directement. L'adoption de la résolution et le principe énoncé dans le décret du conseil ont démontré clairement qu'au Canada nous reconnaissions que les titres, les honneurs et les dignités n'étaient pas accordés par Sa Majesté de son propre mouvement, mais à la prière d'un homme qui, de temps en temps, se trouvait être chef du Gouvernement au pays.

M. EDWARDS: Le comité a-t-il parlé des titres accordés aux juges? Par exemple, on appelle un juge "Votre Seigneurie".

M. NICKLE: Si je m'en souviens bien, le titre de Seigneurie n'a pas été discuté par le comité. On n'a certainement adopté aucune résolution précise à ce sujet. Je ne crois pas que le titre de Seigneurie tel qu'il est employé dans les tribunaux soit conféré par Sa Majesté. Je suis d'avis, et je donne un avis spontané, que ce titre est tout de courtoisie, comme on appelle un homme "Monsieur". Je ne sache pas que ce titre soit aucunement conféré par Sa Majesté ou par aucun document officiel.

J'appellerai un moment l'attention de la Chambre sur la position de ceux qui prétendent que l'octroi de ces distinctions honorifiques n'est pas blâmable en principe, mais que c'est la méthode de procéder qui est à reprendre. On semble oublier la signification des événements passés et présents en Angleterre. Les mêmes coutumes parlementaires nous régissent, et si là-bas il est impossible de conférer des honneurs et des titres sans qu'il s'y mêle de la corruption, comment ferons-nous mieux chez nous?

L'an dernier, j'ai lu de longues citations des débats de la Chambre des lords en 1914 et en 1917, et j'ai bien prouvé, documents en mains, que dans l'octroi des distinctions honorifiques en Grande-Bretagne la corruption domine.

Dans certains endroits du pays on m'a critiqué sévèrement parce que j'avais osé me lever dans cette Chambre et appeler l'attention de la Chambre sur ce qui se passait en Grande-Bretagne. La manière dont l'Angleterre administrait ses propres affaires ne me regardait pas, m'a-t-on dit, cela ne regardait pas cette Chambre. Encore une fois aujourd'hui, je veux proclamer la même attitude qu'à cette occasion, l'an dernier, je refuse d'accepter le point de vue de mes critiques, je maintiens qu'aussi longtemps que nous sommes dans la position qui est nôtre aujourd'hui, aussi longtemps que nous faisons partie de l'empire britannique—et puissions-nous former longtemps partie de cet empire—nous avons certainement un intérêt aux méthodes suivies, aux principes qui dominent, dans le choix ou l'élection de ceux qui constituent la Chambre des communes britannique ou la Chambre des pairs britannique et il est du ressort de cette Chambre d'attirer l'attention sur les irrégularités qui peuvent se produire dans le choix de ceux choisis, de temps en temps, pour siéger dans la Chambre des pairs.

Pour moi, ceux qui prétendent que les titres, les honneurs et les décorations devraient être distribués à cette époque n'ont pas compris l'immensité de notre effort national dans cette guerre. Et de quelle manière établir le choix de ceux qui méritent la distinction? Sur quoi allez-vous vous baser pour dire quel homme, quelle femme, sera choisi, quel homme, quelle femme, ne le sera pas? Par quel moyen mesurer le sacrifice et le service rendu? Comment allez-vous mesurer le sacrifice accompli par chaque individu? Ne faudrait-il reconnaître que les efforts de l'homme ou de la femme qui a contribué d'une façon signalée à l'œuvre nationale? Allons-nous laisser de côté entièrement le dévouement de toute personne qui occupe une humble position dans la vie? Allons-nous reconnaître le sacrifice de l'homme qui donne $5,000, $10,000, $15,000 ou $100,000 et refuser de voir le dévouement de la veuve qui a donné tout ce qu'elle avait, qui a fait le sacrifice de ses années de peine et de travail? Ceux qui préconisent le principe que j'ai mentionné, il y a un instant, ont-ils oublié la parabole du denier de la veuve? Si cette parabole était applicable à l'époque du Christ elle l'est tout autant à notre époque de l'année 1919 lorsque les Canadiens se sont ralliés autour du drapeau dans la lutte pour la liberté et les droits du petit peuple. Ceux qui veulent le maintien des titres honorifiques préconisent une philosophie malsaine en ce qu'ils font de l'espoir de la décoration le mobile de tout service.

Un DEPUTE: Très bien.

M. NICKLE: Pour l'homme qui connaît bien son devoir l'espoir de la décoration n'est pas nécessaire. La conscience d'avoir bien rempli son devoir doit être une récompense suffisante pour n'importe quel homme. J'affirme que lorsqu'on fait la distribution de titres honorifiques on devrait se guider non sur le principe que le mobile du service est l'espoir de la décoration, mais sur la vérité manifeste que ce qui aigrit le plus un homme, c'est la négligence et l'oubli; les honneurs sont bientôt oubliés, mais ces hommes et ces femmes qui s'étaient consacrés tout entiers à la cause, et dont le dévouement aura été méconnu, pendant qu'ils voient honorer ceux dont la contribution était plus éclatante au point de vue national, mais beaucoup moins méritoire au point de vue personnel, souffriront constamment de l'indifférence de leurs concitoyens.

Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, monsieur l'Orateur, cette difficulté ne se présente pas au Canada seulement; elle n'est pas locale. Ce qui fait le sujet de la discussion que j'ai amenée en cette Chambre aujourd'hui remue profondément l'état social de l'Angleterre. Je ne vous demande pas, monsieur l'Orateur, et je ne demande

pas à la Chambre d'accepter ma seule parole. Je suis avocat et je comprends que lorsqu'on veut appuyer un argument on ne peut mieux faire que de citer un précédent; lorsqu'on veut gagner un point on fait bien de citer un statut; et quand je déclare ici, cet après-midi, que la difficulté qui nous occupe en ce moment remue profondément l'état social de l'Angleterre, je ne parle pas de ma propre autorité seulement. Je puis l'appuyer d'une lettre que je vais lire, lettre prise au " Times " de Londres, sous la date du 29 août 1918. La voici:

Monsieur,—Même au milieu des troubles causés par la guerre nous trouvons nécessaire de signaler publiquement à l'attention des autorités le grave danger qu'elles peuvent faire naître si elles continuent à distribuer des honneurs sans trop se préoccuper de ne pas en abuser. Il sera difficile plus tard de corriger des habitudes contractées à une époque troublée, si on leur laisse libre cours au début. Cette question a déjà été discutée à la chambre des pairs. Avant cette discussion certains d'entre nous avaient tenté d'obtenir du gouvernement quelque garantie qui aurait obvié à la nécessité de discuter la chose au Parlement. Lorsque la discussion a éclaté le scandale n'a pas été nié, ni défendu non plus; cependant les garanties données par les résolutions adoptées se sont montrées insuffisantes. Le ton des avis publiés dans la " Gazette " est plus satisfaisant, mais la racine du mal demeure. En théorie, le premier ministre est responsable des conseils donnés à la Couronne. Dans la pratique, il est manifeste qu'un ministre obligé de se consacrer sans relâche aux tâches les plus ardues ne peut nullement surveiller la distribution des honneurs ni empêcher le trafic des décorations et la dégradation de l'esprit public qui sont inévitables. Pour y voir, il serait forcé de négliger d'autres devoirs de première importance.

Le même mal se révèle ailleurs. On vient d'instituer un nouvel ordre, celui de l'Empire britannique, et dans un numéro récent de la " Gazette " les noms des décorés ne couvrent pas moins de 60 pages in-quarto. Nous ne voulons pas insinuer l'idée de corruption relativement à cet ordre. Mais le fait qu'on le distribue en gros démontre qu'aucun ministre responsable ne peut contrôler le choix des récipiendaires; il prouve encore moins que cet ordre est réellement le signe de la faveur royale.

Notre avis à ce propos, c'est qu'à moins que l'octroi des honneurs et des titres ne soit protégé contre cette espèce de marchandage et qu'il ne soit complètement mis à l'abri de l'intervention de considération financière de leur nature et réservé uniquement au mérite réel, on en viendra à tenir ces honneurs pour des déshonneurs, ce qui ne laissera d'autre issue que leur abolition.

Le fait que l'argent provenant du trafic ignoble des décorations a grossi et, si la rumeur est vraie, constitue en grande partie la caisse électorale mise à la disposition des chefs des partis et utilisée pour des fins partisanes constitue un danger plus grave encore.

Nous ne voulons nullement embarrasser le Gouvernement. Il est évident que M. Lloyd George n'a nullement le temps de reviser ces listes et, pourtant, il incombe à la Couronne de voir à ce que l'avis constitutionnel auquel elle a droit n'émane pas, sans la moindre étude préalable, de subalternes ouverts à toutes sortes d'influence. Signé par

[M. Nickle.]

Balfour de Burleigh.	Henry Hobhouse.
F. G. Banbury.	Fred Huth Jackson.
Beresford de Metemmeh.	Loreburn.
Carnock.	Herbert Maxwell.
R. Cavendish.	Fred Milner.
Chaplin.	Francis Mowatt.
Dartmouth.	Parmoor.
Desart.	Phillimore.
Durham.	Salisbury.
Halsbury.	Selborne.
George Hamilton.	Edward Seymour.
Laurence Hardy.	Sumner.
	Sydenham.

Il m'est donc permis, je pense, de tenir pour prouvé que l'état de choses dont je parle comme pouvant exister au Canada, prévaut certainement, aujourd'hui, en Grande-Bretagne. Je veux encore lire à la Chambre un petit extrait d'un article que le "Globe" de Londres, a publié dans son édition du soir, le 2 mai, et qui commente le débat qui s'est soulevé, dans cette Chambre, le 14 mai 1918.

Donc, nous en sommes venus là: on a distribué les honneurs et les titres d'une façon si bénévole et si inconsidérée que le Canada, quoi qu'il en soit, ne désire plus en recevoir. Déjà le Sud-Africain a fait voir qu'il entretient plus ou moins le même sentiment, presque tous les journaux de l'Union ayant critiqué et ridiculisé les honneurs conférés, l'an dernier, à quelques-uns de leurs concitoyens. Un journal du Cap, en parlant de la question, a fait observer que lorsque le Sud-Africain aurait fini de rire de ces honneurs, il s'apercevrait assurément qu'on a fait de lui l'objet de la risée du reste de l'empire.

En présence des récentes listes d'honneurs et surtout en présence de celle publiée, cette semaine, nous sommes portés à partager l'opinion de nos coloniaux; en vérité, tout conservateurs que nous sommes et que nous cesserons d'être, il nous semble qu'une motion relative à l'octroi des honneurs à des citoyens du Royaume-Uni, semblable à celle que M. Nickle a soumise relativement aux Canadiens, pourrait être présentée avec profit à Westminster.

J'appellerais l'attention de l'honorable député qui prétend qu'il n'est pas erroné en principe d'accorder des distinctions honorifiques, si les méthodes adoptées sont convenables, sur les derniers mots de l'article que je lis:

Si nous avions le moindre espoir de voir les titres accordés d'une façon parfaitement équitable ou des honneurs conférés à ceux-là seuls qui les méritent, même si ces derniers sont des soldats, des matelots ou des civils, nous pourrions penser autrement. Mais nous n'entrevoyons pas d'espoir semblable.

Et si le rédacteur d'un journal d'Angleterre ne voit pas d'espoir de cette nature, je crois ne pas dépasser les bornes, si je laisse entendre que nous, au Canada, sommes, au moins, myopes, si, là-bas, on est aveugle. Je vais maintenant lire une coupure du numéro du 5 mai 1919 du "Daily News" de Londres. Voici :

Ceux qui saisissent toute l'influence pernicieuse des titres ont toujours espéré que le mal ne s'étendra jamais aux possessions autonomes. Le Canada en a été affligé, dans une certaine mesure, et des symptômes qui se sont manifestés dernièrement indiquent que l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont sur le point d'être attaquées de ce mal, mais l'hostilité qui a été manifestée avec tant de vigueur, en Canada, peut devenir, telle une gelée qui lie les plantes, le contre-poison requis pour cette semence néfaste et condamnable.

La décision prise en Canada vise également l'ordre de l'Empire britannique qui doit être conféré bientôt. A ce propos, il est utile de rappeler la défense olympienne que le comte de Crawford, lord du Sceau privé, a faite de cet ordre, à la Chambre des lords, le 13 novembre dernier....

Je suppose, bien que je ne sois pas en état de parler d'une façon très positive, que cette défense a été faite en réponse à l'article du "Times", que je viens de lire. Voici ce que lord Crawford a dit :

Ceux qui reçoivent l'ordre de l'Empire britannique sont les humbles gens qui font, ou ont fait, un grand travail pour leur patrie. Ce fut ma fonction, en plus d'une occasion, de proposer des gens à cet ordre. Je ne puis dire quelle amertume me causent les commentaires de personnes haut placées et couvertes d'honneurs sur les humbles gens qui reçoivent une reconnaissance bien gagnée pour un travail d'incalculable valeur.

Ceux qui font ainsi un grand travail pour la patrie, ces gens qui rendent des services incalculables, peuvent seuls recevoir l'ordre de l'Empire britannique. La pairie et les titres héréditaires sont laissés à ceux déjà recouverts d'honneurs et de hautes distinctions. Pesons bien ce que dit le rédacteur:

Il se peut que les "humbles gens" en question trouveront les commentaires franchement hostiles des "personnes haut placées" moins insupportables que la protection de leur défenseur de haute naissance. Mais on ne sait jamais. Peut-être "l'humilité est-elle la marque de leur tribu". Peut-être acceptent-ils à ce titre même de membres de l'ordre des Humbles ces miettes de la table où s'assied le comte Crawford. Dans tous les cas il fait plaisir de savoir que la nouvelle liste sera la dernière et que dorénavant on pourra servir son pays sans donner l'impression qu'on est mêlé à une vulgaire course aux vaines distinctions.

C'est ce que je désire citer des journaux populaires d'Angleterre, mais je citerai aussi un bref extrait du "London Spectator" du 3 mai 1919:

La liste des distinctions honorifiques a été publiée lundi soir, durant une violente manifestation climatérique qui semblait vouloir nous faire oublier que la liste avait été retardée depuis le Nouvel An. Elle contient quatre nouveaux barons, vingt-trois baronnets et quarante-neuf chevaliers. Lord Burnham et lord Rothermere montent tous les deux d'un échelon et deviennent vicomtes. Les nouveaux barons sont sir J. H. Roberts, sir R. T. Hermon-Hodge, sir T. R. Dewar, et M. T. H. A. E. Cochrane. Parmi les chevaliers nous remarquons particulièrement le nom de M. Harry Lauder.

(Exclamations ironiques.)

Mais ce qui est remarquable, c'est le nombre de titres honorifiques qui sont déversés dans Fleet Street.

La rue Fleet, comme on le sait, est le centre de la presse anglaise.

L'armée et la marine sont encore oubliées.

* * * * *

Comme nous l'avons dit, lord Burnham, du "Daily Telegraph" et lord Rothermere, du "Daily Mirror', montent d'un échelon. Lord Burnham a été un très fidèle officier de liaison entre les journaux quotidiens et le gouvernement; lord Rothermere a travaillé énormément au département de l'habillement de l'armée, mais a moins bien réussi au ministère de l'aéronautique. La dignité de baronnet est conférée à M. Sutton, qui a des rapports avec le "Daily Mail" et les journaux que ce dernier contrôle; on voit encore parmi les baronnets, M. Davison Dalziel, ancien propriétaire du "Evening Standard", M. Edward Hulton, propriétaire du "Daily Sketch", du "Daily Dispatch", du "Sunday Chronicle" et autres journaux et qui est le seul rival sérieux de lord Northcliffe, puis plus loin M. W. T. Madge, directeur du "People" et ancien directeur du "Globe".

Qu'est-ce que cet article veut insinuer? C'est que ces personnages ont gagné leurs dignités, titres ou promotions, non pas parce qu'ils avaient rendu de grands services à la nation, mais parce qu'ils avaient aidé à maintenir un certain gouvernement au pouvoir. Que l'on me permette de citer maintenant le "Saturday Review" (Londres), édition du 3 mai 1919 :

La promotion de lord Rothermere à la dignité de vicomte va paraître bien amère au violent monopoleur de journaux sur la Riviera, car les deux frères ne sont pas en très bons termes, et il existe même un certain sentiment de jalousie entre eux deux.

Il s'agit de lord Northcliffe.

A moins que lord Northcliffe ne soit créé comte, la lutte de Carmelite House contre le premier ministre deviendra plus vive. Nous ne voyons pas pourquoi on récompense d'un titre nobiliaire le pouvoir miraculeux de changer l'eau en whisky pour ensuite le vendre à des prix exorbitants. Si les services politiques comptent pour quelque chose, la pairie de sir Robert Hermon-Hodge, ce héros de nombreuses campagnes sans ennemis, a été bien gagnée. Il serait plus intéressant de savoir d'une façon plus spécifique quels sont les services qu'a rendus au Parlement et au public M. Davison Dalziel, le promoteur de sociétés, pour lui valoir la dignité de baronnet. Quant aux chevaliers, à l'exception d'une couple de comédiens de music halls (sir Harry Lauder est un génie), on peut les laisser aller, comme le "Morning Post" désigne les arrivistes de second ordre, avec les mots "et beaucoup d'autres". Nous sommes surpris et heureux que l'on n'ait pas anobli de financiers canadiens.

Nous pouvons du moins nous réjouir que les débats qui ont eu lieu dans cette Chambre ont apparemment eu pour effet de retarder la distribution de titres honorifiques au Canada.

J'ai été plus long que je ne le voulais; j'ai essayé d'exposer à la Chambre l'argu-

ment et les principes énoncés dans la résolution de l'an dernier; j'ai essayé aussi d'expliquer à mes collègues les raisons qui ont poussé le comité spécial à examiner la question cette année et j'ai ensuite tenté de vous montrer que la position que je prends aujourd'hui est exactement la même que celle que j'avais prise il y a un an.

Je vous dis, monsieur l'Orateur, et je dis aux députés, que lorsque j'ai soumis la question, il y a plus d'un an, je désirais sincèrement qu'il y eût une réforme. J'estimais que l'on avait trop retardé. Je ne suis pas partisan de demi-mesures dans la circonstance. Il y a des députés à votre gauche et à votre droite qui m'appelleront peut-être un extrémiste, mais mon expérience dans la vie publique m'a appris que si vous voulez atteindre un but, ou si vous voulez arriver à l'accomplissement de ce que vous croyez être juste d'après votre conviction et votre jugement, il vous faut être prêt à faire des sacrifices en vue de faire triompher ce principe.

Je crois que les Canadiens sont opposés à ce que l'on continue d'accorder des honneurs, dignités et distinctions titulaires à nos concitoyens. Les journaux, les conversations avec les uns et les autres, les programmes énoncés par diverses associations politiques et sociales; tout indique que le public s'y oppose.

On ne discute pas les mérites, mais le principe qui veut que l'on cherche à récompenser quelqu'un, non pas parce qu'il a mieux réussi ou qu'il l'a mieux gagné qu'un autre, mais simplement parce qu'il sait mieux s'y prendre pour obtenir cette récompense.

Pour exprimer mes sentiments, brièvement, j'emprunte la citation que voici: "Finissons-en une bonne fois. Eclairons l'opinion publique et apprenons-lui à repousser ces doctrines comme une insulte à la démocratie qui regarde comme sa propre récompense les services sincères et désintéressés rendus à l'Etat, et tient pour une indignité l'offre d'un titre et son acceptation comme une dégradation personnelle."

Je propose avec plaisir l'adoption de la résolution.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec un vif intérêt le fort éloquent discours de l'honorable député de Kingston (M. Nickle). Nous avons sans doute le droit de supposer que l'honorable député n'aurait pas réussi à capter si longtemps, à diverses reprises, l'attention de ce corps distingué de législateurs, s'ils n'eût été convaincu de la suprême importance de la question dont il a saisi la Chambre. Je ne saurais me livrer à un enthousiasme délirant sur cette question, car, à mon avis, elle n'est pas digne de l'étude qu'on y a consacrée. Aux heures si critiques que le pays a vécues depuis deux ans, il est inexcusable de consacrer le temps si précieux de cette Chambre à la discussion de pareille question. Un homme aussi bien doué et d'un talent aussi brillant que mon honorable ami (M. Nickle) pourrait plus utilement orienter ses efforts vers nombre de problèmes d'actualité pour ce pays. L'honorable représentant eût été applaudi à outrance par le public, s'il eût péroré aussi longtemps aujourd'hui sur le sort du pauvre petit garçon qui ne peut aller à l'école parce qu'il n'a pas de chaussures, ou sur l'infortune d'une pauvre petite fille qui manque de vêtements, ou encore de malheureux enfants pauvres forcés d'aller se mettre au lit sans manger.

Il faut bien vider cette question, et je me garderai de chercher à amoindrir les idées formulées par l'honorable député. Je tiens à l'avertir qu'il ne faut pas trop prolonger le débat, de crainte que l'honorable député ne change d'opinion et ne vote le rejet de sa propre résolution.

(Exclamations sur quelques bancs).

Espérons, comme dit le vieux proverbe, que nous battrons le fer pendant qu'il est chaud et que nous bénéficierons du vote de l'honorable député cette fois-ci. Il est fort inquiet de la manière dont le peuple de la Grande-Bretagne se gouverne. Il semble croire que le monde est menacé d'une catastrophe si on laisse le peuple de la Grande-Bretagne régler ses propres affaires comme il l'entend; bref, qu'il faut l'avertir d'appliquer les principes démocratiques chez lui.

Je ne partage pas les soucis de mon honorable ami; à mon avis, le peuple de la Grande-Bretagne est bien en mesure de régler lui-même ses propres affaires. A mon sens, cette question de titres est du ressort du peuple; et si nous réussissons à éclairer l'opinion publique et à convaincre le public que ces titres sont inutiles, qu'il ne faut pas proposer leur collation et que les Canadiens ne doivent plus les recevoir, alors on n'en accordera plus. Si le fait de conférer ces titres est déshonorant, comme l'affirme l'honorable député (M. Nickle), et une cause de corruption dans la mère patrie, le peuple de la Grande-Bretagne réglera lui-même la question et veillera à confier le pouvoir à un gouvernement qui s'abstiendra de proposer au roi de conférer ces titres. Voilà la meilleure manière de régler la question.

L'honorable député a avoué, et cela à bon droit, que Sa Majesté le roi n'est pas res-

ponsable de la création ou de la collation de ces titres; qu'il se borne à permettre qu'on se serve de son nom dans les propositions faites par le gouvernement dans chaque pays où ces titres sont conférés. C'est un des principes fondamentaux de notre constitution, le régime du gouvernement responsable, que le roi ne saurait commettre de tort. Il faut s'en tenir à ce principe et comprendre que le roi agit sur la proposition de ses conseillers et que ceux-ci sont responsables envers le peuple; puis, si l'on abuse des prérogatives ou du pouvoir de Sa Majesté, c'est le gouvernement qui doit être châtié pour ces abus et c'est au peuple à les rectifier, sans qu'on fasse directement de représentations au roi lui-même. Je dois dire, si j'ai voix au chapitre, que j'approuve le texte de cette résolution. Je n'approuve pas qu'on soumette directement cette question à Sa Majesté, mais j'approuve que la Chambre se prononce contre les titres, à titre de principe démocratique. En pareille circonstance, nous déclarons, dans la mesure où la Chambre peut le faire, au peuple canadien que nous représentons ici, que dorénavant, nous sommes partisans d'une démocratisation plus prononcée du pays et que nous tenons à affirmer notre démocratie en disant au Gouvernement, quel qu'il puisse être, que la nation désapprouve, qu'on propose au roi de conférer pareils titres.

La création des titres, on le sait, est une prérogative de Sa Majesté.

A notre époque, quand la liberté du sujet britannique est étendue, profonde et établie sur une base aussi solide, nous pouvons rappeler que ceux qui avaient mission de limiter les pouvoirs du roi ou de faire disparaître tout ce qu'ils considéraient comme dangereux, ont laissé à Sa Majesté la prérogative de conférer des titres. Nous devons croire en conséquence que cette prérogative, qui a subi l'épreuve des siècles, n'était pas regardée au commencement comme dangereuse et elle n'est pas considérée comme telle aujourd'hui parce qu'elle n'est exercée par le roi qu'avec la volonté, le désir et la recommandation d'un gouvernement responsable. En sorte que si l'on doit opérer une réforme à ce propos, il s'agit d'une réforme intérieure au Canada qui pourrait et devrait être opérée sans soumettre la question à S. M. le roi ou à une autre autorité au delà des mers, sauf s'il s'agissait de supprimer les titres qui sont déjà conférés; je présume qu'à cet égard il serait nécessaire d'obtenir quelque législation de la métropole.

Il n'est pas nécessaire, monsieur l'Orateur, de dire que je ne suis pas en faveur des titres héréditaires, parce que si je ne suis pas opposé à ce qu'un homme qui a mérité une distinction la reçoive—je crois qu'il y a des occasions où le mérite de l'habileté, des découvertes remarquables, des inventions ou d'autres choses de cette nature devrait être reconnu par des honneurs—je ne suis pas d'avis que l'honneur devrait être perpétué par héritage à quelqu'un qui n'a absolument rien fait pour mériter la distinction et l'obtenir, sinon qu'il a eu la bonne fortune d'être le fils de son père. L'idée que je me fais de la démocratie est, pour me servir d'une expression triviale, que chaque cuve doit se tenir sur son fond; qu'un homme ou une femme de ce pays, à qui l'on confère un titre, devrait jouir de la distinction de l'avoir mérité personnellement. C'est la position que je prends et il en découle que je suis opposé aux distinctions héréditaires.

J'ai dit, monsieur l'Orateur, que je n'étais pas en faveur de consacrer beaucoup de temps à la discussion de ce sujet, et en conséquence je ne dépasserai pas les limites raisonnables. Nous avons l'occasion d'être reconnaissants envers l'honorable député (M. Nickle) d'avoir soulevé cette question, parce qu'elle nous donne la possibilité d'examiner le sujet à fond et de montrer ce qu'est la vraie démocratie. J'ai rencontré un grand nombre de chevaliers dans ce pays auxquels on avait conféré des titres. Ils ne sont pas plus pour moi aujourd'hui qu'ils ne l'étaient avant de jouir de ces titres; en réalité, j'avais peut-être plus d'estime pour eux auparavant que maintenant. Nous avons des "sirs" qui siègent ici; ce sont des personnes très estimables maintenant et ils étaient déjà très estimables avant d'être faits chevaliers; je ne constate aucune différence à leur sujet. Je suis tout à fait comme le vieil Ecossais—un grand, gros gaillard solide que sa petite femme avait battu. On lui demanda: "Pourquoi avez-vous permis à ce petit moucheron de femme de vous battre?" "Oh, dit-il, ça lui fait plaisir et ça ne me fait pas mal." Si c'est un plaisir et une satisfaction pour quelqu'un d'être appelé "sir", très bien; cela ne me fait absolument rien et je n'en perds pas le sommeil. Mais, comme je l'ai déjà dit, il y a beaucoup d'autres choses dans ce pays qui réclament davantage l'attention de la vraie démocratie de cette Chambre que la question des titres, bien que je ne reproche pas à mon bon ami d'avoir proposé l'examen de ce sujet.

Quant aux prérogatives du roi et à leur exercice, j'estime que nous pourrions bien en dire ce qu'un très excellent gouverneur général du Canada me disait un jour: "Je comprends, dit-il, qu'un gouverneur général

peut avoir des opinions au Canada, à condition de ne pas les exprimer." Il en est à peu près de même dans le cas des prérogatives du roi, qu'il n'exerce que sur l'avis de son ministère du moment. Nous pouvons donc être aussi démocrates qu'il nous plaît au sujet des prérogatives que le roi ou le gouverneur général peuvent exercer ici ou dans la terre de nos aïeux. Nous sommes exposés pourtant à aller trop loin avec notre démocratie comme avec toute autre chose. Nous ne devons pas oublier la stabilité merveilleuse dont jouissent les institutions de ce pays par suite du fait que nous avons un roi et les prérogatives de Sa Majesté comme celles du Gouverneur général, et la continuité du pouvoir et l'excellence de nos institutions et de notre gouvernement n'ont pas à souffrir de cette stabilité. Il serait bon de ne pas essayer de frapper trop près de la base pour ne pas jeter du discrédit à la source même de la justice du pouvoir et du droit constitutionnel sans le vouloir et sans avoir l'intention de commettre une chose pareille.

La puissance et la richesse, ainsi que la classe que nous nous plaisons à désigner sous le nom d'aristocratie, heurtent les sentiments du pauvre, de sorte que certaines gens, pour obtenir du soulagement et satisfaire leurs rancunes, sont d'avis qu'il faudrait démolir ces institutions. C'est une grande erreur. Il n'existe qu'une seule vraie liberté, c'est l'exercice de ses droits de citoyen dans les limites de la loi. Or, la loi n'est stable qu'en autant que nous reconnaissons la source d'où elle provint, c'est-à-dire les prérogatives du roi et de ceux qui sont en fonctions par la vertu des pouvoirs qui émanent du souverain.

Je suis disposé, monsieur l'Orateur, à appuyer la présente résolution, car je n'ai pas d'objections à faire valoir contre elle, mais en ce faisant je suis loin de croire que j'accomplis une grande action. On paraît vouloir obtenir toutefois une expression d'opinion de la part des représentants du peuple quant à la nécessité de diminuer la multiplication des titres. Je profiterai donc de l'occasion pour avertir le premier ministre intérimaire pour le bénéfice du Gouvernement du jour et des gouvernements à venir qu'ils doivent voir à exercer le plus grand soin à cet égard et de ne recommander aux honneurs royaux que des personnes méritantes et reconnues comme telles par la population canadienne. Ces titres sont devenus si communs au pays que le jour n'est pas loin où certains citoyens auront honte de reconnaître qu'ils les ont acceptés; ils ne confèrent pas la moindre distinction aux titulaires. Si ces titres sont destinés à encourager les citoyens à tenir une conduite honorable ou à les récompenser pour les services rendus au pays, il est absolument nécessaire qu'on ne les prodigue pas sans discernement.

Je sais de bonne source que certains hommes publics de ma province, qui occupent des sièges dans cette enceinte, méritent ces distinctions; ils auraient pu obtenir des honneurs facilement, mais ils les ont refusés. Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) aurait pu obtenir le titre de chevalier en plus d'une occasion; mais le nom qu'il porte et qui est universellement connu dans toutes les parties du pays depuis une vingtaine d'années vaut mieux à ses yeux et à ceux de ses amis que n'importe quel titre de chevalerie.

J'avais l'honneur de siéger aux côtés du distingué premier ministre de la Nouvelle-Ecosse lorsqu'un jour la nouvelle arriva qu'un titre de chevalier lui était offert. Il répondit: "Je n'en veux pas et je n'accepterai pas". Je ne dis pas cela pour blâmer ceux qui ont accepté des titres; c'est une simple question de tempérament. A tout événement, les hommes publics qui jouissent de l'estime et de la confiance du peuple canadien sont tout aussi honorables lorsqu'ils ne portent pas de titres.

Cependant, si jamais des circonstances devaient surgir à l'avenir où il serait à propos que certains titres fussent conférés à des citoyens du Canada, je ne suis pas prêt à dire que nous devrions fermer absolument la porte aux désirs de Sa Majesté. En ces matières, comme en toutes choses, d'ailleurs, j'aime à laisser à chacun pleine et entière liberté si l'on juge à propos de continuer l'ancienne coutume de conférer des titres à des citoyens distingués du pays, je ne m'y oppose pas absolument.

En terminant, monsieur l'Orateur, permettez-moi d'ajouter que si le projet de l'honorable député de Kingston est un pas de plus vers la démocratie de bon aloi, s'il tend à permettre au même peuple d'être consulté souvent, d'avoir son mot à dire et de se sentir réellement un facteur dans le gouvernement du pays, il aura fait beaucoup et le pays lui devra des remerciements pour avoir soulevé le présent débat.

M. SHEARD: Je prends la parole, monsieur l'Orateur, pour m'opposer à l'adoption de ce rapport, car je considère que la rédaction n'est guère mesurée, qu'il a une tendance inconstitutionnelle et que ses conclusions sont inapplicables. Je constate que le rapport du comité s'adresse au roi

d'une façon assez cavalière et nous commençons pour ainsi dire en infligeant une rebuffade à Sa Majesté. Nous, le peuple canadien, par la bouche de nos représentants au Parlement, prions Sa Majesté dans l'alinéa "a" "de s'abstenir". A titre de membre de la Chambre des communes, je professe trop de respect à l'égard de mon souverain pour l'approcher et m'adresser à lui en employant une formule aussi cavalière. Je n'hésite pas à dire que si nous avions exposé les faits, si ce comité est prêt à attester ces faits et à les soumettre à Sa Majesté sous une forme respectueuse de façon à établir que le peuple canadien est très inquiet de cette avalanche de titres, il est juste et raisonnable que la preuve accompagne une demande aussi péremptoire que celle que nous nous permettons de formuler par le rapport du comité.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a prétendu que l'opinion publique est très montée dans tout le Dominion au sujet de la distribution des titres honorifiques; il a fait observer que l'agitation existe non seulement par tout le Canada, mais aussi dans les Iles-Britanniques et que certains journalistes anglais, notamment le directeur-propriétaire du "Times", ont secoué les fondations de l'empire à ce sujet. Or, je suis obligé de l'avouer, je coudoie le peuple tous les jours et j'en suis encore à rencontrer un seul individu à n'importe quel degré de l'échelle sociale qui manifeste la centième partie de l'agitation dont me paraît souffrir l'honorable député de Kingston à ce sujet.

Au cours de la dernière session, et cette année encore, j'ai écouté avec ennui parfois les longs débats qu'il a soulevés autour de cette question et, je dois l'avouer en toute sincérité, j'ai souvent songé qu'il aurait été préférable d'appliquer notre attention à la solution de problèmes bien plus utiles et surtout plus importants.

Je ne me mettrai pas en opposition aux principes que j'énonce dans le moment, et je n'insisterai pas trop; mais il est bon, je crois, et il est à propos que les tenants de l'opinion contraire nous démontrent la plausibilité de leurs motifs.

Je dirai tout d'abord que toute cette discussion a pour cause, non pas tant l'octroi, en principe, de titres honorifiques, mais l'octroi de ces titres, particulièrement dans la ville que je représente en partie, à des personnes que rien ne paraissait désigner à pareil honneur. Il semble que ces distinctions aient été recherchées et possédées par les banquiers, les courtiers, les faiseurs d'argent, et que la seule condition pour les obtenir, ce soit d'avoir pu amasser une fortune. Si tel est le cas, tout ce que j'ai à dire, c'est que le blâme devrait en retomber sur ceux qui en font la proposition à Sa Majesté, et non sur le souverain, qui agit conformément à cette proposition et à l'avis de ses conseillers.

En deuxième lieu, je considère que, dans sa tendance, une telle proposition émanant du comité est inconstitutionnelle. En pratique, elle vise à l'abolition de la chambre des lords. Si nous la poursuivons jusqu'à sa conclusion logique, elle nous amènerait nécessairement à demander à Sa Majesté qu'elle abolisse la chambre des pairs. Nous savons tous que, pour occuper un siège dans cette assemblée il faut jouir d'une pairie. Pour monter de la chambre des communes à la chambre des lords, il faut qu'une pairie ait été créée. Suivant la pratique constitutionnelle observée en Angleterre, nous avons au Canada, nous aussi, une chambre haute, composée des membres du Sénat.

Pour être conséquents, pour donner aux principes que nous énonçons leur effet naturel, il nous faudra commencer par abolir le Sénat. Si j'en faisais la proposition, je pourrais trouver au Canada une masse de gens qui m'appuieraient. Que je demande au peuple aujourd'hui s'il considère comme plus importante l'abolition des titres que celle du Sénat et je suis sûr qu'il me répondrait dans le sens que je viens d'indiquer. Si l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et ceux qui secondent ses efforts veulent être conséquents avec eux-mêmes, s'ils veulent agir conformément à nos lois fondamentales, ils devront, à mon sens, soumettre au Parlement un projet d'abolition du Sénat.

Considérons l'effet et l'application de cette résolution. Je suis de ceux qui tiennent que les distinctions sont et ont toujours été un puissant motif de travailler avec zèle, probité et dévouement dans certaines branches d'affaires, professions ou occupations. C'est à ce point de vue que je me place surtout dans un examen de la question.

Depuis le berceau jusqu'à la tombe, le stimulant le plus énergique, le meilleur encouragement à des efforts sans cesse renouvelés, c'est la reconnaissance attendue. L'enfant dans les bras de sa mère est encouragé par le sourire de celle-ci à de petites finesses, que l'approbation des amis qui l'entourent active davantage. Je me suis souvent demandé en écoutant l'honorable député de Kingston (M. Nickle) si à l'école, au collège ou à l'université il était du nombre des retardataires à la queue de sa classe, ou s'il n'était pas plutôt de ceux qui s'efforcent de se distinguer. D'après ce que je

connais de lui, je suis sûr qu'il était de ceux-ci.

Nous voyons à l'école des garçons qui travaillent en vue d'un diplôme d'honneur; nous voyons au collège et à l'université des jeunes gens qui travaillent à la chandelle la nuit et s'efforcent de toutes manières de former et de fortifier leur intelligence. Dans quel but? Dans l'unique but de se distinguer des autres par l'obtention d'un diplôme d'honneur, d'un prix, d'un livre, d'une médaille. Ces distinctions sont regardées par ceux qui les reçoivent non pas tant comme ayant une valeur en elles-mêmes, mais comme fort précieuses pour ceux qui les gagnent, précieuses non pas seulement à l'université ou au collège, mais pour toute la vie, car ces certificats ou récompenses portent l'imprimatur de l'institution d'où ils sortent avec un grade et indiquent leur mérite et leurs progrès dans les classes. A la grande école de la vie, ce principe continue de dominer. Aussi, j'espère bien que le Parlement ne mettra pas d'obstacle à la demande ou la concession de ces témoignages d'appréciation.

On a prétendu que les titres honorifiques ne sont d'aucune valeur; on nous a dit qu'ils font de ceux qui les portent une classe à part dans la société, qu'ils engendrent des haines dans les fumoirs des wagons et parmi ceux qui voyagent, comme le fait l'honorable député qui présente ce rapport. Remontons dans le passé et voyons ce qui en est. Je pense à ceux de ma profession qui ont reçu de pareils titres et les méritaient. Si je ne fatigue pas la Chambre, je lui soumettrai un ou deux noms à cet égard.

On ne dira pas que l'élévation à la pairie de l'illustre chirurgien et découvreur d'antiseptiques, sir Joseph Lister, ne fût de nature à favoriser et inspirer tous les chirurgiens de l'empire, depuis le plus illustre jusqu'au plus humble?

M. BURNHAM: L'honorable député sait bien que Lister a attribué tous ses succès à Pasteur, et que Pasteur n'avait reçu aucun titre honorifique?

M. SHEARD: Je connais l'œuvre de Lister, je sais ce qu'il a fait bien longtemps avant d'être élevé à la pairie; je n'ignore pas, non plus, combien il fut redevable au grand Français, à Pasteur, à qui l'on doit vraiment toutes les théories relatives aux germes et à leur développement. Cependant, j'ai émis une idée que l'honorable député semble n'avoir pas bien saisie; j'ai voulu dire que le titre reçu par sir Joseph Lister n'avait pas autant d'importance pour lui que pour ceux qui s'étaient destinés à la même profession à l'époque où l'on s'évertuait à la déprécier. Je dirai aussi un mot de sir James Y. Simpson, qui a découvert le chloroforme. Cet illustre chirurgien a cherché, durant vingt ans, dans son laboratoire, à savoir s'il était possible d'appliquer des anesthésiques aux patients qu'il s'agissait d'opérer. Ses théories et ses expériences à cet égard lui valurent d'être expulsé de l'association des chirurgiens de la ville d'Edinbourgh. "Il s'est rendu fou à rechercher l'impossible", s'écriaient ses critiques. Ce n'est que lorsque la reine Victoria lui eut permis de lui appliquer un anesthésique et l'eut ensuite créé chevalier, que la valeur des anesthésiques fut admise; c'est alors seulement qu'on en a reconnu l'application possible et que les chirurgiens commencèrent à y recourir et à pouvoir scruter toutes les parties du corps humain qu'ils n'avaient pu atteindre jusque-là.

Je citerai à mon honorable ami un autre exemple, et j'irai le chercher plus près. J'ai eu l'avantage d'être lié d'amitié avec un des médecins les plus distingués que le Canada ait jamais produits; il se livrait aux mêmes études que moi et était professeur à la faculté de médecine de l'université McGill, à Montréal. Que rêvait-il? Non pas de faire de l'argent, mais d'élever le niveau de la profession médicale, dans le pays. Il se consacrait pour ainsi dire entièrement au soin des malades pauvres que l'on amenait aux hôpitaux publics de Montréal. Grâce à sa grande habileté, on l'invita à devenir l'adjoint de Pepper, à Philadelphie. "Quels sont les émoluments attachés à votre nouvelle charge", lui demandai-je comme il était sur le point de nous quitter, et comme je le conduisais à l'hôpital général à Toronto. "Les émoluments sont bien faibles", répondit-il, "ils ne me permettront pas même de vivre; mais le champ est vaste, il se prête admirablement au progrès de la science médicale, et c'est ce qui m'a attiré". Transféré ensuite de là à l'université Johns-Hopkins, une des plus fameuses institutions de l'Amérique du Nord, il révolutionna la clinique en établissant une clinique qui, depuis, est devenue fameuse dans tout l'univers. Invité, plus tard, par les autorités universitaires, à enseigner la médecine à l'université d'Oxford, et créé baronnet, il donna lieu à tous ses compatriotes du Canada de s'enorgueillir de cet honneur, et pas un membre de la profession médicale qui ne fût encouragé par là à se rendre plus utile et à tenter de plus grands efforts. Ai-je besoin de dire que je veux parler, ici, de

notre illustre compatriote, sir William Osler ?

Je ne prétends pas, cependant, que les décorations comportent des avantages pour les seuls membres de la profession médicale. Je pourrais plutôt affirmer qu'elles ont favorisé les sujets distingués de presque toutes les branches de la science et de l'art. Quiconque a la moindre connaissance de l'art sait combien la Galerie nationale des Arts de la Grande-Bretagne est redevable aux leçons de sir Joshua Reynolds. Cependant, on ne s'était pas beaucoup occupé de lui avant qu'il n'eût accepté le titre de chevalier, car au début même de sa carrière, on rangeait les artistes, en Angleterre, dans la même catégorie que les peintres d'enseignes et les décorateurs de l'intérieur des maisons et édifices. On n'était pas encore arrivé à admirer l'art par amour de l'art.

Le public était généralement d'avis que c'était là perdre son temps, gaspiller sa vie; cependant, l'art de la peinture a profité et s'est réjoui de la collation de titres et de distinctions honorifiques à ses adeptes et à ses illustrateurs dont l'œuvre, le génie et la profession exigeaient une sanction particulière et officielle.

M. BURNHAM: L'honorable député sait-il que Zeuxis, Praxitèle et Léonard de Vinci ne portaient aucun titre ?

M. SHEARD: Je ne songe à rien du tout de cela. L'honorable député a mal saisi ma pensée. Je ne déclare pas que les titres et les distinctions soient tout dans la vie. Cependant, les titres ont leur utilité, et l'abus qu'on en fait n'est pas une raison de prétendre qu'ils nuisent à un peuple démocratique et ami du progrès.

Lorsque j'ai été interrompu, j'étais sur le point de parler du grand astronome qui, malgré les plus grands obstacles et l'opposition de la populace, s'est révélé sous la tutelle de George III et a découvert la planète Uranus. L'histoire constate que nul n'a autant fait que sir William Herschell pour la science de l'astronomie. D'aucuns demanderont peut-être: Est-ce à cause de son titre? Non, certes; mais son titre a fait taire ceux qui l'appelaient constamment "astrologue, lanternier et fou qui cherche à découvrir quelque chose là où il n'y a rien". Il a démontré que l'esprit, le sentiment et le jugement de la nation étaient d'avis que la science, personnifiée par son plus grand adepte, était une chose que le public devait admettre, rétablir et estimer.

Lorsque je parle des arts, de la peinture, de la littérature, et autres choses pareilles, la députation doit se rappeler ce qu'on disait des Anglais pendant le règne de George IV et à l'avènement de la reine Victoria; on déclarait sur le continent européen que les Anglais n'étaient qu'un peuple de boutiquiers. Pourquoi donc? Parce que la nation anglaise n'avait rien dit ni fait pour illustrer les artistes, les savants, les littérateurs. Ces distinctions détruisent cette tendance dans un pays nouveau, chez un peuple jeune, et elles ont leur prix.

En examinant le projet de résolution, j'y découvre tout d'abord un point faible. Il se propose de ne pas toucher aux distinctions et aux honneurs conférés à des militaires. A l'heure qu'il est, cette décision du comité est sage. La valeur intrinsèque de ces distinctions peut être insignifiante ; cependant, elles sont le bien le plus précieux du soldat dont elles décorent la poitrine. Un membre de cette Chambre oserait-il dire que la croix de bronze, la Croix-Victoria décernée pour cause de bravoure, n'est pas, pour le vrai soldat anglais qui la porte, le plus grand des trésors, l'indice des plus beaux faits d'armes? Dans la carrière militaire, elle n'est que la récompense que constitue un ordre de chevalerie dans la vie civile. Elle a inspiré de plus grands efforts, de plus nobles sacrifices; elle a fait naître et grandir chez les officiers et les soldats la résolution de prêter main forte à ceux que Sa Majesté le roi a ainsi décorés.

Si cela est vrai des hommes qui ont consenti tant de sacrifices et des sacrifices si grands dans les rangs de l'armée impériale, n'est-ce pas la preuve que les décorations d'un genre différent—des témoignages décernés avec honneur et éclat—servent aussi des fins utiles dans le grand œuvre de la vie? Ce sont ces décorations qui entretiennent l'émulation, l'espoir et la vaillance chez les êtres découragés; sans elles, à mon humble avis, l'effort et l'énergie feraient défaut. Qu'on aille dans la grande république voisine, le foyer de la démocratie. Les modèles de la vie démocratique se trouvent parmi cette nation, et qu'y voyons-nous? Nous constatons qu'un titre de pair n'est pas l'indice du succès; celui-ci se mesure à l'importance du compte de banque d'un individu, au montant du chèque qu'il peut signer. Je ne veux pas dénigrer ce peuple puissant, énergique et ami du progrès. Je ne veux pas dire qu'il ne s'y trouve pas de nobles patriotes, ayant fait des dons généreux à toutes les entreprises scientifiques, à toutes les œuvres de philanthropie. Mais je soutiens, et l'on ne saurait nier que ces actes sont inspirés par un vif et brûlant désir d'obtenir une distinction qui fasse remarquer les donataires

pour une autre cause que leurs sacs d'écus. Et cela a été poussé si loin qu'il est d'usage courant de dire au loin et au large, que les tentatives des Américains de s'allier, en semant l'or, aux pairs du royaume de la Grande-Bretagne et à l'aristocratie anglaise sont presque déshonorantes. Ainsi, en dépit des idées démocratiques, il existe toujours ce que j'appelle un caractère physiologique de la race humaine: un désir ardent de quelque chose qui comporte une plus grande distinction.

Je pourrais citer des exemples à l'appui de cette assertion. Nous sommes à une époque d'agitation qui suit la guerre. A mon avis, nous vivons dans une ère où il faut peser soigneusement tout ce qui tend à ameuter les classes, les unes contre les autres.

L'histoire se répète. Quelqu'un—je ne sais plus qui—vient de citer comme exemple le sort que la Révolution française réserva aux rois de France. Je me plais à espérer, monsieur l'Orateur, que personne n'osera invoquer les événements de ce temps-là à l'appui de la présente résolution et des conclusions du comité, sans s'être préalablement livré à l'étude approfondie de cette période de l'histoire de France. Qu'arriva-t-il alors? On détrôna le roi Louis de France; mais quelles furent les autres conséquences de cette révolution? Elle fit disparaître les arts, les sciences et tout ce qui contribue au règne de la morale; bien plus, elle supprima la liberté de la pensée et de la parole, si bien que les adversaires du mouvement révolutionnaire, ne sachant trop que faire, n'élevèrent la voix qu'une fois qu'il n'en était plus temps. On vit surgir des hommes de talent et de génie qui apportèrent généreusement les trésors de leur esprit sur l'autel de la patrie, mais il était trop tard: la populace sacrilège n'en avait que faire, elle qui allait chercher ses déesses dans les lupanars et éteignait la flamme même de l'autel.

Mais il n'est pas besoin de remonter si haut; reportons-nous seulement à la guerre franco-prussienne de 1870. Tous ceux qui ont visité Paris, au lendemain de cette guerre, et y ont constaté la destruction des œuvres d'art et des décorations historiques, qui y ont vu la populace courroucée s'opposer à toute forme de gouvernement, remplissant les rues qu'elle mitraillait; ceux-là doivent se rendre compte du sort réservé à qui, sourd aux leçons de l'histoire, déchaîne la guerre sans se soucier de ce qui en résultera, et n'hésite pas à recourir à tous les moyens pour abolir les classes sociales et amener le règne d'une égalité purement illusoire.

[M. Sheard.]

Je me rappelle aussi qu'au lendemain de ces jours sombres, le célèbre peintre français, Gustave Doré, dut s'enfuir de Paris, emportant avec lui ses précieuses toiles qu'il installa dans son atelier de Regent Street. Que d'heures délicieuses n'ai-je pas passées à l'observer quand, le pinceau et la palette à la main, il peignait les tableaux qui lui étaient si chers et qu'il n'avait même pas de quoi s'acheter à manger ni payer son loyer! A cette époque-là, il ne pouvait vivre à Paris, où les communards régnaient en maîtres, sans nul souci des sciences, des arts, de la culture, ni des hommes qui s'y livraient. Un jour que je me trouvais dans son atelier—je puis bien le dire aujourd'hui—un riche et fier Américain vint voir ses tableaux et le supplia de lui en vendre un. Il en offrit $20,000, mais Gustave Doré, obéissant à l'idéal cher à tout vrai Français, repoussa l'offre. L'Américain revint, l'importuna de ses sollicitations et finit par lui offrir $100,000 de ce qui était probablement le plus grand de ses chefs-d'œuvre: "le Christ sortant du prétoire". J'ai gardé le souvenir de ce moment où l'Américain insistait pour faire accepter son offre; c'était dans l'atelier que Doré occupait dans Regent Street et où le public était admis. A cette époque-là, j'étais simple étudiant et observais cet idéal du grand peintre. Doré laissa échapper son pinceau, contempla le tableau et vit ce qu'il y avait peint: au centre, la grande image du Christ entourée d'ombre et de lumière. Il se tourna ensuite vers son tentateur pour lui dire qu'il n'y aurait jamais assez d'argent pour acheter ce tableau, parce qu'il symbolisait la vie et l'œuvre de Gustave Doré. Je crois que plus tard—je me garde de l'affirmer—la France plaça ces tableaux de Gustave Doré parmi ses trésors artistiques et conféra au peintre la croix recherchée de la Légion d'honneur.

Il est un autre point sur lequel je désire appeler l'attention. Voici ce que je relève dans le rapport du comité:

> Votre comité recommande en outre que des mesures appropriées, législatives ou autres, soient prises pour décréter que dorénavant nulle personne domiciliée ou ayant habituellement son domicile au Canada ne devra accepter, garder en jouissance ou porter des titres ou distinctions honorifiques désormais conférés par un souverain ou un gouvernement étranger.

Eh bien, si j'avais le bonheur d'être distingué par le gouvernement français, d'être décoré de la Légion d'honneur, je ne me ferais pas faute de porter ma décoration et

d'en orner ma boutonnière. Je la porterais sans me soucier des résolutions que le Parlement aurait adoptées, parce que je saurais, j'imagine, ce que signifierait un tel honneur. Et que pourrait-on me faire, dans ce cas? Pour m'atteindre, il faudrait se prévaloir de la résolution ou de la loi qui en découlerait, ou bien modifier le code criminel pour obtenir mon arrestation et mon emprisonnement, parce qu'une nation étrangère m'aurait à bon droit conféré une décoration que je porterais avec orgueil, ne perdant jamais l'occasion d'en marquer publiquement ma reconnaissance. Et l'on vient soutenir en plein Parlement qu'au bout de deux années de délibérations sur cette question, qu'après avoir mis tout le soin possible à la recherche du parti le plus sage à prendre, les conclusions de ce rapport du comité sont le fruit de délibérations aussi prolongées et qu'elles traduisent le sentiment de la population du Canada!

Je ne sais, monsieur l'Orateur, si le Canada espère pouvoir jamais atteindre et garder sa place parmi les nations civilisées; je ne sais pas davantage si le parlement canadien saura jamais apprécier comme il convient la glorieuse conduite de ceux des nôtres qui ont pris les armes et combattu pour la liberté et pour le roi.

Mais si le Canada ne veut pas porter le stigmate de cette action qu'on ne saurait appeler qu'une farce, il doit enlever de ces archives cette résolution ridicule et la proposition de l'adoption de ce rapport dont le pays, j'en suis convaincu, se moquera. J'ai dit que je ne parlerais pas longtemps sur cette question et j'ai peut-être trop pris le temps de la Chambre. J'espère que le Parlement n'agira pas à la hâte, et réfléchira avant d'accepter ce rapport. Je ne saurais me pâmer d'admiration pour l'habileté, la politique ou l'intelligence qui, à cette phase de notre vie nationale, inspirent des débats et des résolutions dont la conséquence est de diviser les classes entre elles. Nous formons un seul peuple, un peuple uni, ami de la paix. J'ai foi que l'esprit de concorde et d'estime pour ce qui est bon, grand et noble sera encore le caractère distinctif du vrai Canadien sans distinction aucune.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, je désire approuver l'honorable député de Kingston (M. Nickle). Je suis prêt à accepter avec lui les blâmes comme les éloges provoqués par sa résolution. On lui a fait le reproche que ce n'est pas là une affaire de première importance qui a trop occupé le temps de la Chambre. A qui la faute? Est-ce au député de Kingston? Non pas. Un soir du printemps dernier, la Chambre était prête, à une majorité écrasante, à adopter l'amendement présenté par l'honorable député de Springfield (M. Richardson) dans le même sens que la résolution qui nous est aujourd'hui soumise. Si la résolution ne fut pas alors adoptée, il ne faut pas en blâmer l'honorable député de Kingston (M. Nickle) ni l'honorable député de Brome (M. McMaster), qui l'avait appuyée. Il faut en rejeter la faute, si faute il y a, sur le Gouvernement qui en fit une affaire de vote de défiance et donna à ses partisans des ordres en conséquence. Si la Chambre avait pu donner ce soir-là une opinion libre et franche, l'amendement de l'honorable député de Springfield aurait été adopté à une forte majorité et la Chambre n'aurait plus eu à s'en occuper.

A cette session-ci, lorsque l'honorable député de Kingston (M. Nickle) a proposé sa résolution consacrant le même principe qu'avait émis l'an dernier l'honorable député de Springfield, (M. Richardson) la motion aurait été adoptée à une bonne majorité, si le Gouvernement n'avait pas décidé de la renvoyer à un comité. Je suis convaincu que l'honorable député de Kingston a fait preuve de sincérité et de courage et je suis heureux de m'associer avec lui. Qu'il dédaigne les railleries et les sarcasmes de ceux qui disent qu'il aurait dû dévouer son talent à une meilleure cause. Tous les réformateurs ont été en butte aux mêmes difficultés. Quand on n'aime pas une réforme on dit: "Pourquoi cette réforme et non cette autre?" Rappelez-vous ce qu'on a dit à la femme au vase d'albâtre: "Pourquoi n'a-t-on pas vendu ce parfum pour un bon prix et donné l'argent aux pauvres?"

L'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) a commencé ses observations en disant que cette résolution était un reproche adressé à Sa Majesté. Mais Sa Majesté n'est pas plus concernée dans cette résolution que dans un mandat émis par un tribunal du Canada et qui est ainsi conçu: Georges V, roi de Grande-Bretagne et d'Irlande, empereur des Indes, et roi des possessions d'outre-mer, à un tel, shérif de la cour supérieur. Sa Majesté n'a rien à faire dans l'octroi des titres, et tous le savent. En Angleterre ce sont les whips des partis politiques qui font conférer les titres et au Canada c'est le Gouvernement.

Si la fabrique des titres continue ses opérations au pays, le député de Grey-Nord (M. Middlebro) et si nous de ce côté de la Chambre arrivons au pouvoir, mon honorable ami de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) décideront qui doit être chevalier ou écuyer.

Les députés de Toronto sont si nombreux que je ne puis me rappeler les descriptions

géographiques de leurs divisions électorales, mais le médecin distingué qui représente l'une des circonscriptions de Toronto, n'a pas besoin d'aller bien loin pour trouver une désapprobation populaire des titres de chevalier. Il n'a qu'à se retourner vers le représentant distingué qui siège à ses côtés que je félicite de son appui à la démocratie en ayant voté l'an dernier contre les titres de chevalier. (Exclamations).

L'hon. sir SAM HUGHES: L'allusion de l'honorable député à un monsieur distingué assis à côté de mon honorable ami de Toronto ne peut porter que sur un individu, moi-même. Je soulève un point d'ordre. Je désire que l'honorable député fasse une correction.

M. McMASTER: Si j'avais voulu parler de l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) je l'aurais appelé "le plus distingué". Mais, pour revenir au sujet, la déclaration suivante, je ne peux l'appeler un argument, faite par l'honorable député de Toronto-Sud, était que dans nos collèges et nos écoles nous avons des médailles pour nous encourager à l'étude et il demande pour quelle raison nous n'aurions pas les titres pour prendre la place des médailles, une fois la vie d'étudiant terminée. Si cela m'est permis, je veux faire remarquer à la Chambre que dans les collèges les médailles sont offertes à tous, aux pauvres étudiants comme aux riches, sur la base de l'égalité démocratique, et qu'elles sont gagnées par un concours auquel tous, riches et pauvres, peuvent prendre part et où le fils de parents pauvres, grâce souvent au fait qu'il est assailli par moins de tentations et, en conséquence, est moins exposé à perdre son temps, court une plus grande chance de réussir ou, du moins, une chance aussi bonne, que le fils du riche.

Mon honorable ami nous a donné, avec force détails, une liste de ceux dont les mérites avaient été couronnés d'honneurs. Il en est, certes, qui ont mérité les honneurs. Il y a sir William Osler, un homme très digne, mais je voudrais demander à l'honorable député, avant qu'il laisse la Chambre, s'il admire sir William Osler surtout parce que ce dernier a déclaré qu'il fallait chloroformer tous les hommes qui ont passé l'âge de soixante ans, ou parce qu'il a dit que personne, après l'âge de quarante ans n'avait accompli quelque chose de remarquable.

Parlons maintenant des décorations militaires. Dans notre rapport nous avons délibérément évité toute mention des médailles ou des décorations militaires. Le comité était heureux d'apprendre d'un brave guerrier, un membre distingué de la députation, que la coutume de donner des médailles et des décorations à la guerre avait été créée par les simples soldats de l'armée; les soldats portaient à la connaissance de leurs officiers des actes d'une bravoure signalée, et les officiers en communiquaient les détails à leurs supérieurs. La question des titres n'a rien à voir dans tout cela.

Mon ami a parlé en termes très éloquents, et s'est presque laissé emporter par la fureur, lorsqu'il a dénoncé l'adoration du dollar aux Etats-Unis. Laissez-moi dire à mon honorable ami que, depuis le jour où les enfants d'Israël ont adoré le veau d'or, toutes les nations ont souffert de la même maladie et ont adoré le même faux dieu. Mais, lorsqu'on veut déclarer, dans cette Chambre, que le peuple américain a péché plus que tous les autres, sous ce rapport, je tiens à opposer à pareille déclaration un démenti formel. Je songe à Thomas Jefferson, mort pauvre, qui était le type du démocrate américain. Il préférait tellement l'absence de tout tire qu'il aimait mieux appeler un homme John Smith simplement plutôt que John Smith "Esquire". Je songe à William Howard Taft qui a quitté la plus haute position dans une des plus grandes nations du globe, un homme relativement pauvre, pour reprendre ses fonctions de professeur dans une université. Je songe à Thomas Woodrow Wilson qui fut destitué de la présidence de l'université de Princeton parce qu'il s'opposait à l'existence, dans l'université, de clubs pour les riches, qu'il jugeait ennemis de la démocratie; il a été destitué de la présidence de l'université de Princeton et placé à la présidence des Etats-Unis. Puis, nous avons entendu une tirade contre la Révolution française.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais il y a eu une révolution anglaise avant ça, et il y a eu un Charles de décapité.

M. McMASTER: Il y a eu une révolution anglaise, et il y a eu un Charles de décapité; mais je ne voudrais pas irriter les sentiments royalistes, ni les tendres affections pour les Stuarts, d'aucun honorable député de la droite, en parlant de ces événements. Cependant, je puis parler avec orgueil de la révolution de 1688, lorsque Guillaume d'Orange traversa la mer du Nord, débarqua en Angleterre et y fonda une nouvelle dynastie, après la disparition du roi précédent. A rappeler ces gestes je ne ferai preuve ni d'ingratitude ni de mauvaise grâce, aux yeux de certains honorables députés de l'autre côté, qui sont, comme moi, grands admirateurs de ce grand Hollandais, Guillaume

d'Orange. Mais nous avons entendu une tirade contre la Révolution française.

Monsieur l'Orateur, si vous me pardonnez un détail personnel, j'avais, il y a quelques années, l'heureuse fortune d'être étudiant à l'université d'Edimbourg. J'appartiens à une société littéraire de là-bas qui porte le nom de Dialectic Society; cette société existait alors depuis plus d'un siècle. Ces étudiants écossais de la Dialectic Society avaient discuté la Révolution française, à l'époque même de cette révolution, et ils avaient inscrit sur leur procès-verbal—j'ai vu de mes yeux la résolution—que la Révolution française causerait plus de bien que de mal à l'humanité. Et ils avaient raison: en effet, quelque extrêmes qu'aient été les mesures qui ont caractérisé cette révolution, quelque outrés qu'aient été certains procédés du mouvement, c'était un grand mouvement de délivrance, un grand pas en avant vers la liberté humaine.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député prétend-il confondre la Révolution française proprement dite avec l'anarchie et le bolshevisme?

M. McMASTER: Du tout.

L'hon. sir SAM HUGHES: J'espère que non.

M. McMASTER: Mais je dis que ces grands changements dans l'histoire de l'humanité sont souvent accompagnés d'agitation, de désordre, d'anarchie et de crime.

L'hon. sir SAM HUGHES: Tout le monde a approuvé la Révolution.

M. McMASTER: Tout le monde doit approuver la Révolution française. Mon ami de Toronto—(je ne sais plus de quelle division géographique)—a lu l'histoire, j'ose dire, avec des yeux de Torontonien, qu'il apprécie la Révolution française.

Venous-en maintenant au dernier argument: qu'en cette Chambre, en tentant d'abolir les chevaliers et les distinctions de la sorte, nous soulevons une classe contre l'autre. On disait cela de John Bright quand il tenta de dégrever le pain du pauvre en Grande-Bretagne.

M. BURNHAM: Et qu'il vota contre les lois manufacturières.

M. McMASTER: Il vota contre les lois sur les manufactures quant aux hommes seulement.

M. BURNHAM: Et les femmes et les enfants.

M. McMASTER: Non pas quant aux femmes et aux enfants; c'est là que mon honorable ami a tort. Qu'il lise la biographie de John Bright par Trevelyan, il verra que John Bright appuya les lois sur les manufactures pour la protection des femmes et des enfants. Il a cru,—et, de fait, je pense qu'il avait tort—que les hommes pouvaient obtenir pour eux-mêmes meilleure justice économique par leurs unions que par les lois. C'est une bien vieille histoire que celle de l'opposition de John Bright à la protection des femmes et surtout des enfants contre la rapacité et l'égoïsme de leurs patrons. Soulever une classe contre l'autre! Mais, ce que nous voulons obtenir de cette résolution, c'est la vraie démocratie au pays. Personne ne me dira que les chevaleries ne peuvent être conférées qu'aux gens assez riches pour les supporter. Peut-être le côté le moins dangereux serait-il de conférer la chevalerie aux soldats en campagne.

Mais on ne peut faire chevaliers les généraux sans y admettre les colonels; ni les colonels sans y admettre les capitaines; ni les capitaines sans y admettre les lieutenants; ni les lieutenants sans y admettre les sergents; ni les sergents sans y admettre les simples soldats. Au point de vue de l'héroïsme et de la soumission au devoir, je dis que les simples soldats soutiennent la comparaison avec tous ceux des autres rangs, dans l'armée canadienne comme dans toute autre. Non, nous ne tentons pas de soulever une classe contre l'autre; nous voulons mettre à bas un système qui n'a pas sa place, croyons-nous, dans l'atmosphère libre de l'Amérique du Nord. J'accorde donc mon appui social, sympathique et chaleureux aux rapports soumis par mon brave, généreux et vaillant ami de Kingston.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je ne me lève pas avec l'idée de traiter cette question à ce que l'on pourrait appeler ses mérites, ce serait inutile après le discours éloquent et habile, à mon point de vue, de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). Je me lève, monsieur l'Orateur, dans un double but. Le premier, c'est de donner de ce qui s'est produit au comité un aperçu sensiblement différent du rapport, ou du discours, fait aujourd'hui par mon honorable ami de Kingston (M. Nickle). Je fus membre de ce comité. Je n'ai pas reçu l'avis de la réunion finale où fut adopté le rapport avant que la réunion elle-même fut dissoute, voici pourquoi. Les avis de cette réunion ne furent déposés au bureau de poste qu'à neuf heures du soir, la veille; et, passé cette heure, les affaires sont parfois telles qu'elles ne retiennent plus les mem-

bres. Je vois qu'il n'y eût qu'un mince quorum à l'adoption du rapport. Eussé-je été présent, j'aurais fait sentir clairement ma désapprobation du rapport tel qu'adopté. A mon avis, il est illogique; il crée certaines anomalies; et, à l'examiner soigneusement, la Chambre, en l'adoptant, accorderait une faveur extrême à cette absurdité. Maintenant, sur la question même des titres héréditaires, je ne pense pas qu'il y ait divergence d'avis en cette Chambre ou dans le pays.

La question d'hérédité est absolument opposée à celle de la distinction que l'on confère à une personne de son vivant, c'est-à-dire opposée en principe. Une personne qui reçoit une distinction de son vivant, soit d'un monarque ou d'une autre autorité, l'a apparamment gagnée. Mais, celui qui la reçoit de son père, ne fait qu'en hériter et n'a rien fait pour la gagner. Je suis sûr que tous les députés sont opposés au principe de l'hérédité dans les titres nobiliaires.

Quant aux autres conclusions du comité, je doute que la majorité de la Chambre les approuve, quand elle comprendra exactement ce que ce rapport nous propose. On dit, entre autres, que nous allons recommander à Sa Majesté d'assurer l'extinction des titres honorifiques. Le paragraphe qui suit immédiatement celui qui contient cette proposition. dit "que l'on a suggéré que les titres de "très honorable" et d'"honorable" soient supprimés, mais la proposition n'a pas reçu l'approbation du comité". Je prétends que les titres "honorable" et "très honorable" sont des distinctions honorifiques. En réalité, il est arrivé que j'ai cru devoir proposer que si le Parlement abolissait tous les titres, ceux-là devaient aussi disparaître, car je voulais être logique. Ma proposition fut rejetée par seulement six voix contre trois. Il n'y avait que neuf députés à ce moment-là qui s'intéressaient suffisamment aux délibérations du comité pour voter sur ce que je croyais être un point très important.

J'aurais regretté de concourir dans ce rapport, car je ne peux pas, étant donné ma disposition d'esprit, approuver un acte qui personnifie en même temps le cant démocratique et l'illogisme le plus ridicule. En effet, le rapport nous demande, dans un paragraphe, de recommander à Sa Majesté d'abolir toutes les distinctions honorifiques au Canada, et dans un autre-adopté par six voix contre trois— de conserver les titres d'"honorable" et de "très honorable", que je prétends être, si je comprends comme il faut la langue anglaise, des distinctions honorifiques. Quelle est la différence entre le "sir" qui va avec le titre de chevalier, et le "très honorable" qui va avec la dignité de conseiller privé? L'un est donné parce que le titulaire fait partie du conseil privé, l'autre parce que celui qui le porte a reçu son titre directement du roi. La même chose s'applique au titre "honorable", dans ce sens que le "sir" est conféré directement par le roi, et que l'"honorable" est donné, en vertu des dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, si je ne me trompe pas, aux sénateurs et aux députés des administrations provinciales et fédérales. En ce qui regarde les ministres actuels, soit fédéraux soit provinciaux, je suppose que nous sommes prêts à dire d'eux: "Brutus est un homme honorable; ils le sont tous aussi". Mais je suis absolument certain, dans le cas de certains personnages qui ont porté le titre d'honorable dans le passé, qu'ils avaient grand besoin du titre, car beaucoup de gens n'auraient pas soupçonné chez eux la qualité que le titre comporte.

M. NICKLE: L'honorable député veut-il avoir l'obligeance de me montrer où le mot "abolir" apparaît dans le rapport ?

M. CLARK (Ded-Deer): "Extinction" est le mot dont je me suis servi.

M. NICKLE: L'honorable député a dit "abolir". Je ne le vois pas dans le rapport.

M. CLARK: Monsieur l'Orateur, il faut avoir l'esprit de l'honorable député de Kingston pour trouver une différence entre abolition et extinction. Quand je serai éteint, je serai passablement aboli. Je ne veux pas discuter la chose. J'ai employé le mot "extinction", et si mon honorable ami tient à l'exactitude des termes du rapport, eh bien, il peut prendre le mot "extinction". Nous sommes tous menacés d'extinction, et quand nous serons éteints, nous serons abolis.

M. NICKLE: Puis-je poser une question?

M. CLARK: Monsieur l'Orateur, vraiment, je vais être obligé de demander à l'honorable député de ne pas m'interrompre.

Monsieur l'ORATEUR: L'honorable député de Red-Deer a la parole.

M. NICKLE: Oui, à moins qu'il me permette de lui poser une question, et je crois qu'il devrait me donner cette permission. Puis-je poser la question? Je n'interromprai plus ensuite. Mon honorable ami ne voit-il pas que les mots

"assurer l'extinction" ne s'applique qu'aux titres héréditaires ?

M. CLARK: La distinction est insignifiante. Mon honorable ami admettra que le paragraphe qui demande l'extinction des titres héréditaires demande que l'on discontinue de conférer des titres de chevalerie.

M. NICKLE: Pas du tout.

M. CLARK: Alors, je ne comprends pas le rapport.

M. NICKLE: Voilà l'embarras.

M. CLARK: Alors, monsieur l'Orateur, si un membre du comité ne saisit pas bien le sens du rapport, cela autoriserait le prochain comité présidé par mon honorable ami à envoyer des avis pour la réunion définitive, un peu plus de douze heures avant la convocation de cette réunion, et en outre cette Chambre pourrait utilement consacrer un temps notable à étudier le rapport avant de l'approuver ou de l'amender. Si je ne me trompe, il est question de proposer à Sa Majesté de ne plus conférer de titres de chevalerie au Canada.

M. NICKLE: C'est exact.

M. CLARK: C'est précisément ce que je viens de dire. Alors mon honorable ami a observé que le rapport ne propose rien de tel.

M. NICKLE: Non.

M. CLARK (Red-Deer): C'est précisément ce que je viens de dire, et j'ajoute que mon honorable ami s'est tellement monté l'esprit sur cette question qu'il oublie l'instant d'après ce qu'il vient d'affirmer.

M. NICKLE: Lisez le compte rendu de demain.

M. CLARK (Red-Deer): Je dois reprendre mon argumentation en dépit de ces interruptions qui se répètent et violent le règlement. Quand mon honorable ami est intervenu pour établir une distinction imaginaire, je faisais observer que ce rapport demandait à la Chambre des communes de proposer à Sa Majesté de donner le coup de grâce à la coutume de conférer des titres de chevalerie, et dans l'alinéa suivant il déclare qu'il ne propose pas à Sa Majesté de supprimer les titres d'"honorable" ou de "très honorable." Et j'en étais arrivé à l'étape de mes observations où, comparant le titre "honorable"—attribué aux sénateurs—avec le titre de "sir" attribué aux chevaliers—je disais que ce que nous ferions en réalité, en adoptant ce rapport dans son intégralité, ce ne serait pas d'abolir les distinctions résultant des titres, mais bien les distinctions résultant de titres conférés par Sa Majesté, et que nous conserverions ceux attribués à nos concitoyens par la loi de l'Amérique britannique du Nord. Voilà donc à quoi se résume la situation créée par le rapport du comité: nous avons plus de respect pour ce qu'ont déclaré dans la loi de l'Amérique britannique du Nord les gentlemen titrés qui siégeaient à la Chambre des lords, il y a cinquante ou soixante ans, et leurs associés de la Chambre des communes, que nous n'en professons pour Sa Très Gracieuse Majesté occupant aujourd'hui le trône de l'empire britannique. A mon avis, un comité ne saurait faire à cette Chambre de proposition plus absurde, et nous pousserions l'illogisme à outrance en adoptant cette proposition.

Voici pourquoi, en outre, je n'aurais pas souscrit à ce rapport, si j'eusse assisté à la dernière réunion du comité: c'est la proposition au sujet des titres étrangers. Monsieur l'Orateur, songez bien à ce qui est proposé dans cette partie du rapport. Voici ce texte:

> Votre comité propose, en outre, qu'on prenne l'initiative voulue, législativement ou autrement pour prescrire que, dorénavant nulle personne, domiciliée au Canada ou y résidant d'habitude ne doit accepter ou utiliser de titre d'honneur ou de distinction résultant d'un titre conféré à l'avenir par un monarque ou un gouvernement étranger.

La Chambre observera qu'elle ne saurait s'ingérer dans les affaires d'un monarque étranger. Mais le comité reconnaît que ce serait anormal de proposer à notre souverain de ne pas conférer de titres aux citoyens du Canada et de permettre à ces derniers de recevoir semblables décorations d'un monarque étranger. Mais la Chambre comprendra tout de suite la difficulté créée par ce rapport dans sa teneur, si l'on se rapppelle qu'il propose que la Chambre adopte une loi empêchant nos concitoyens d'accepter des titres d'un monarque étranger. Or, toute loi, pour avoir son efficacité, doit avoir une sanction ou dispositioon pénale. Par conséquent, ce que ce rapport propose à la Chambre c'est d'adopter une loi comportant une pénalité, condamnant à la prison ou à l'amende ceux qui se sont distingués parmi leurs concitoyens jusqu'au point d'avoir été choisis par les monarques de pays étrangers pour recevoir pareils titres. C'est en songeant à cette condition qu'au début de mes observations, j'ai affirmé qu'adopter ce rapport dans son intégralité, serait friser l'absurde. Voilà donc en raccourci les arguments formulés devant le comité par une minorité de ce comité dont ce rapport ne représente pas la décision unanime.

Le second motif qui m'a fait prendre la parole, monsieur l'Orateur, c'est pour dire que la sensibilité et les sentiments qu'éprouve le peuple canadien sur ce sujet en ce moment, seraient satisfaits si l'on acceptait la direction donnée dans le discours excellent et très constitutionnel de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. McKenzie). J'estime qu'il a indiqué, sans y insister d'une façon spéciale, les bornes qui conviendraient à l'opinion moyenne de la majorité du peuple sensé de ce pays. Personne, suivant moi, n'est partisan du principe de l'hérédité des titres. Mais je crois que ce que pensait mon honorable ami, le leader de l'opposition, c'est qu'en tenant compte de toutes les circonstances, ce serait aller plus loin qu'il ne serait sage que de recommander aux gouvernements autre chose que de prendre de plus grandes précautions pour conférer des distinctions.

J'ai été très frappé par l'argument de mon honorable ami qui a exposé clairement à la Chambre, ou du moins à moi-même, que dans la pratique le roi ne confère seulement que les distinctions recommandées par les gouvernements. Mon honorable ami désirait nous faire comprendre que ce serait une action sage et modérée de notre part de laisser le roi absolument en dehors de toute cette discussion. Si ce sont les gouvernements qui font ces recommandations, alors que la Chambre des communes soit raisonnable et s'adresse aux gouvernements pour leur faire connaître ce que nous croyons être l'opinion de la moyenne des Canadiens sur ce sujet. Je suis persuadé que le sentiment dominant dans le pays c'est que le principe de l'hérédité des titres est absolument mauvais et qu'il y a eu un abus dans l'octroi de ces titres; que l'on a conféré des titres à des personnes que la majorité des Canadiens n'auraient pas honoré de cette façon. Si ces deux questions étaient exposées clairement dans une recommandation à notre gouvernement conjointement avec le gouvernement impérial, nous laisserions le monarque en dehors de cette discussion; nous ferions un pas en avant dans le sens de ceux qui ont des idées arrêtées au sujet de cette réforme et nous laisserions à un grand nombre de gens la satisfaction qu'ils éprouvent à la pensée que les mesures constitutionnelles qui ont résisté à la durée des siècles ne seront pas altérées trop légèrement ou trop violemment à cette période particulière de notre histoire.

Le chef de l'opposition a établi un excellent principe quand il a dit qu'il était en faveur de la liberté dans ces questions—il a ajouté, je crois, "dans toutes les questions". J'ai été particulièrement charmé de l'entendre parler ainsi parce que j'ai immédiatement ajouté mentalement qu'il était non seulement en faveur de la liberté des titres, mais aussi du libre-échange. J'espère que je n'ai pas mal compris sa généralisation. Si tel est son état d'esprit, il y est arrivé soudainement; mais après tout, il y a eu dans l'histoire des conversions soudaines qui ont rendu de grands services à l'humanité et je me réjouirais avec une joie inexprimable si le cas de saint Paul à Damas se renouvelait dans la personne de mon honorable ami, le leader de l'opposition. J'estime que l'on devrait permettre à la liberté d'être maîtresse dans cette question, pour un certain temps du moins. Je répète, autant que je peux interpréter ce que pense mon honorable ami (M. McKenzie) qu'il a, dans cette question tout au moins, exprimé les vues du pays. En ce moment le pays serait très satisfait si la Chambre pouvait s'entendre pour adopter quelque résolution ou amender cette recommandation de façon à nous exprimer énergiquement contre les titres héréditaires et très fortement en faveur de conférer d'autres titres avec plus de précautions.

M. BURNHAM: J'aimerais à dire quelques mots sur ce sujet que je crois d'une très grande importance. Beaucoup de choses qui paraissent insignifiantes parce qu'elles sont sales cachent néanmoins beaucoup de pourriture et c'est ce qui se présente dans le cas des distinctions de titres sans exception. Les jours du triomphe de l'aristocratie sont finis.

Nous sommes arrivés au siècle de la démocratie et il serait bien que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) et l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) s'en souviennent. Si les honorables députés s'imaginent qu'ils n'interprètent pas les désirs de leurs électeurs en votant pour la résolution et s'ils sont en faveur de la continuation des titres qu'ils agissent comme il leur plaît et qu'ils votent en faveur des titres, ils s'apercevront de ce que pensent leurs électeurs à ce sujet la prochaine fois qu'ils iront chez eux ou quand ils seront candidats aux élections. Je n'ai pas l'intention de discuter longuement cette question dont nous avons entendu parler depuis des années. J'ai présenté la proposition en 1913-14 et j'ai été renversé par deux forts lutteurs, le grand et très regretté chef de l'opposition, sir Wilfrid Laurier et le ministre actuel du Commerce et de l'Indus-

trie (sir Georges Foster). Cela m'a semblé trop fort pour moi à l'époque et je me suis retiré dans mon coin pour me reposer et reprendre des forces. Puis la guerre est arrivée et il ne m'a pas paru opportun, dans les circonstances, de soulever un conflit à propos de titres au milieu du conflit plus grand qui déchirait l'Europe.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle), toutefois, après m'avoir consulté à ce sujet, souleva la question et la maintint devant le public de façon à refouler la marée de décorations qui devait inévitablement suivre la fin de la guerre. Il est sans doute plus habile que moi et il a été plus courageux ou peut-être plus sage que moi. J'ai cru que le jour était proche où le peuple canadien, à l'exemple de tous les autres pays du monde, pour ainsi dire, insisterait pour supprimer les titres et les distinctions honorifiques. Nous pouvions bien nous payer le luxe d'attendre encore. Nous avons attendu depuis des siècles la disparition de ce régime et certes! si nous tenons compte des événements qui se déroulèrent un peu partout, à l'heure qu'il est, nous pouvons dire en toute confiance que les tenants des distinctions honorifiques disparaîtront avec les hobereaux de l'Allemagne et les aristocrates de la Russie. Les arguments que font valoir nos collègues ne trouvent guère d'appui dans le monde, à cette heure. Nous constatons que la dernière résistance désespérée que l'aristocratie a tentée en Europe, s'est terminée par un échec complet, et la seule raison qui fait que l'aristocratie paraisse établie sur des bases solides, en Grande-Bretagne, c'est qu'elle y a été moins sujette aux attaques que partout ailleurs en Europe, et qu'elle y compte un plus grand nombre d'apologistes.

Cependant, soutenir, comme on l'a fait ici, cet après-midi, que l'on a honoré les sciences et les arts en confiant des titres à certains grands hommes comme Joshua Reynolds, c'est réellement aller trop loin.

Pour répondre à cet argument, je n'ai qu'à invoquer, comme je l'ai déjà fait lorsque j'ai interrompu les remarques de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard), les noms des hommes les plus célèbres, sauf sir Isaac Newton, qui n'ont jamais reçu de titres. Nous pouvons commencer, si vous le jugez à propos, avec Homère, Boudha, Confucius, Thucydides, Pythagore, Socrate, Platon, Aristote et les sept sages de la Grèce et tous les grands hommes qu'a produit l'Europe, à moins que vous ne consentiez à évoquer les noms des grands coquins comme Néron, Commode et autres gredins du même acabit. Mes honorables amis ne croient certainement pas qu'un titre aurait ajouté à la gloire de Scipion l'Africain. Certes, ils ne pensent pas que Jules César soit moins grand parce qu'il n'a jamais porté de titre. Or, nos honorables collègues laissent voir leur ignorance de l'histoire, lorsqu'ils viennent prétendre que ces distinctions font rejaillir de l'honneur sur les arts. Que pensent-ils du Titien, de Michel-Ange, de Velasquez, du Corrège, de Rubens, de Rembrandt, de Raphaël, de Gorot et de je ne sais combien d'autres grands noms? N'allez pas embarrasser ces grands hommes de ces petits ornements que contiennent les titres et qui ressemblent aux petites boucles de cheveux dont les femmes s'ornent la tête; cela ne veut rien dire.

Les grands hommes dominent majestueusement tous ces hochets ridicules qui proviennent d'où? Ils ont été institués par les grands propriétaires et non par le peuple. Ces distinctions n'ont jamais été décernées à la demande du peuple. L'aristocratie se conférait ces titres à elle-même, avant l'époque où le peuple a acquis le droit de vote, c'est-à-dire lorsqu'il était privé de toute liberté. Cependant, le jour où le peuple s'est levé dans sa puissance pour rejeter au loin tous ces hochets, il a supprimé en même temps les classes privilégiées. Or, les honorables députés qui ont défendu les titres, aujourd'hui, avec tant d'énergie, d'adresse et de perfidie, sont obligés de reconnaître que la branche la plus pourrie de l'ordre social, c'est la plus grosse et la plus haute de toutes: les titres héréditaires

S'il en est ainsi, si la branche la plus haute, le point culminant, l'apothéose du régime aristocratique est absurde, il s'ensuit que les titres moins considérables sont un peu moins absurdes, à moins que vous ne choisissiez de soutenir le contraire, d'accord avec la logique.

Je ne m'attarderai pas à démontrer que les titres doivent disparaître. Si nos collègues sont assez peu au fait du rôle qu'ont joué les classes privilégiées dans la lutte qu'ont soutenue les peuples du monde entier afin de recouvrer la liberté, pour continuer quand même à désirer que ces distinctions et toutes ces abominations soient maintenues, c'est très bien; mais qu'ils ne l'oublient pas, ils seront obligés de rendre compte de leur conduite à leurs commettants, un jour.

Si les représentants du peuple ne sont pas prêts à extirper ces distinctions honorifiques, à l'heure qu'il est, je consens à aban-

donner aux masses populaires du Canada le soin de régler la question.

On nous a dit—et je crois que c'est exact—que le Gouvernement veut que le présent débat soit le dernier sur cette question. Nous avons été battus plusieurs fois; nous avons été plus ou moins dupés, mais je n'emploie pas ce mot dans son acception la plus mauvaise. J'ai attiré sur les épaules de mon honorable personnalité une avalanche d'injures, parce que j'ai essayé de me rendre compte, en m'adressant au regretté chef de l'opposition du temps, s'il laisserait les membres de la gauche voter selon leur bon plaisir sur cette question. Je me suis rendu compte qu'aux yeux du premier ministre, j'avais commis une faute contre la Constitution; je me suis donc retiré sous ma tente en toute célérité, mais je n'ai plus l'intention de suivre une pareille ligne de conduite, à l'avenir. Je serai modéré, et je m'efforcerai de pratiquer la discrétion, mais la question est très importante pour le peuple. Si les honorables membres désirent s'en convaincre, ils n'ont qu'à se rendre à Winnipeg, à Toronto ou dans d'autres grandes villes où les classes populaires dominent; qu'ils y prononcent les discours que nous avons entendus tout à l'heure, et ils seront reçus d'une façon qui les étonnera, ou je n'y comprends plus rien.

Général GRIESBACH: Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour faire observer à mon honorable ami (M. Burnham) que pour ce qui est de Scipion l'Africain, Scipion était son nom, tandis que l'Africain était le titre que ses concitoyens lui avaient conféré.

Le point que je désire particulièrement signaler à votre attention, c'est celui de ce paragraphe du rapport qui dit:

> Votre comité, cependant, ne vous propose pas la suppression des décorations militaires ou navales, telles que la croix de Victoria, la médaille militaire, la croix militaire, la croix du Service distingué et autres de cette sorte à des militaires ou des marins en Canada pour actes de bravoure d'un caractère exceptionnel ou de dévouement dans l'exécution de leur service.

Ce paragraphe doit être interprété un peu à la façon d'un document judiciaire et, puisque certaines décorations y sont mentionnées, on peut croire que celles qui ne le sont pas sont par là même exclues. Selon que je comprends ce paragraphe, et selon qu'il m'a été expliqué par le président du comité, il empêcherait, s'il était adopté, que l'on récompense les services de tout officier canadien par des honneurs ou autrement s'il est au-dessus du grade de capitaine.

C'est là ce que signifie cette proposition. Pour des raisons que j'ignore, elle exclut l'ordre du Service distingué, celui de Saint-Michel et de Saint-George et celui du Bain, comme aussi la médaille pour Conduite distinguée, quoique pendant la guerre ces récompenses aient été données à des soldats canadiens douze cent quatre fois. La croix de Victoria, accordée à des soldats canadiens, cinquante-trois fois seulement, chiffre considérable tout de même, est une décoration qui, à vrai dire, ne se peut gagner que par des sous-officiers et des officiers subalternes. Dans des cas très exceptionnels seulement elle peut être gagnée par des officiers de grade supérieur à celui de capitaine. Lorsque les officiers, en effet, sont à leur place et remplissent les devoirs qui leur sont assignés, un major ou un lieutenant-colonel est trop loin du théâtre de la vraie guerre pour remporter cette distinction. La Médaille militaire ne peut être gagnée que par des sous-officiers et soldats, et la Croix militaire par les warrant officers, les lieutenants et les capitaines. La croix du Service distingué ne m'est pas connue.

Un DEPUTE: C'est une décoration navale.

Général GRIESBACH: J'ignore dans quel cas on l'accorde. Si le présent rapport signifie ce que comporte son texte, il demande à la Chambre, par induction, de déclarer qu'à l'avenir il n'y aura plus de ces décorations gagnées au cours des quatre dernières années et que portent fièrement les militaires du grade de major et au-dessus, ainsi que les sous-officiers et soldats. Quoique ces remarquables officiers et soldats puissent en effet porter ces décorations ils le feront en dépit de ce que la Chambre les considèrent comme inutiles, comme ne représentant rien, comme dangereux et pernicieux de la part de ceux qui les portent. Voilà ce que le rapport demande virtuellement à la Chambre de déclarer au sujet des décorations que portent les officiers canadiens du rang de major et au-dessus. Je voterai contre l'adoption de ce rapport à cause de ce que je viens de dire.

Quant aux décorations étrangères, nos soldats canadiens portent aujourd'hui un nombre considérable de décorations françaises ou belges que les gouvernements de ces pays leur ont décernées pour services rendus à la France ou à la Belgique pendant la guerre, et les mêmes remarques s'y appliquent qu'aux décorations anglaises. Ceux qui les ont déjà peuvent les garder,

mais elles ne seront plus permises à l'avenir, et je vous signalerais une situation qui se produit fréquemment, et qui se produira, dans des sauvetages en mer par des navires britanniques.

Lors du tremblement de terre, en Italie, des navires anglais ont pénétré dans le port et des marins, déployant un courage admirable, ont secouru, au risque de leur vie, des personnes engagées sous les ruines. Après avoir accompli un tel acte de bravoure, dans quelle position se trouverait le matelot canadien à qui serait gratuitement offerte la récompense du service rendu s'il faut qu'il décline l'honneur que le gouvernement d'un pays étranger désire lui conférer? Il appartient à des avocats de décider si le pays peut légalement rendre impossible aux citoyens la réception de ces honneurs. mais, je ne saurais concevoir de loi autre que pénale qui empêche d'accepter une décoration ainsi offerte. La raison que l'on pourrait invoquer contre les décorations qui sont de la nature d'ordres est que ces ordres mènent à la chevalerie. Le rapport du comité déclare que le titre de compagnon de Saint-Michel et de Saint-George présente un inconvénient en ce qu'il est le troisième de ceux de cet ordre et le titre de compagnon du Bain par ce qu'il fait membres de l'ordre du Bain ceux qui le portent et parce que dans ces ordres il y a promotion à la chevalerie.

Le comité trouve répréhensibles les titres de compagnons du Bain ou de Saint-Michel et de Saint-George, quoique d'eux-mêmes ces titres ne donnent pas entrée dans la chevalerie. Ils ne sont pas de soi des distinctions ou des titres honorifiques, car on peut difficilement attacher les mots "compagnon du Bain" ou "compagnon de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-George" au nom de quelqu'un, quand on parle de lui, quelque respectables que soient ses compagnons

Si ce rapport était accepté, les Canadiens qui feraient du service à l'avenir en coopération avec les Australiens, des habitants du Sud-Africain, des Néo-Zélandais ou des soldats britanniques ne pourraient recevoir des décorations comme celles qu'on pourrait accorder aux officiers de même rang dans les autres troupes. On me répondra peut-être que cela importe peu; mais à titre de soldat, je trouve, moi, que c'est très important. Un soldat ne demande ni ne reçoit beaucoup; mais il porte avec orgeuil les insignes des titres qu'il a obtenus. Ces insignes ont beaucoup de valeur à ses yeux, parce qu'il les a gagnés par des efforts dont ceux qui appartiennent à d'autres carrières ne saisissent pas le mérite.

On tenterait pour ainsi dire en vain de faire comprendre au civil ce que valent ces décorations pour le soldat. Cependant, elles caractérisent sa carrière militaire, elles disent ce qu'il est et ce qu'il a fait. Ce serait faire une dangereuse innovation que d'abolir tous ces titres sans en excepter ceux que l'on confère aux soldats après qu'ils les ont si bien mérités. Les hommes qui font partie de l'armée trouvent ces distinctions nécessaires. Non seulement il en a été ainsi dans l'armée britannique pendant cette guerre, mais les Américains eux-mêmes, qui n'avaient pas de ces distinctions au début, ont cru devoir en établir. Avant que ce rapport ne soit adopté, je tiens que tous les membres de la députation réfléchissent sérieusement à ce que sera la situation de notre armée à l'avenir, quand elle sera appelée à coopérer avec les autres armées de l'empire, et qu'ils tiennent compte des sentiments de tant de braves soldats qui ne peuvent faire entendre leur voix dans cette enceinte, mais qui ne manqueront pas de ressentir l'affront et l'insulte que ce rapport aura comportés à leur adresse, si la Chambre l'adopte.

M. MANION: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas eu l'honneur de faire partie de ce comité, mais quand il a été institué, j'ai pensé qu'il présenterait un rapport que la Chambre accepterait pour ainsi dire sans discussion, après quoi nous passerions à l'étude de questions plus pratiques, comme, par exemple, celle de la cherté de la vie, et de la nécessité d'étouffer, dans ce pays, le sentiment bolshéviste et révolutionnaire.

Cependant, je dois dire que ce rapport ne me satisfait pas parfaitement, et voilà pourquoi je proposerais qu'il fût modifié. Si pareille proposition n'était pas permise à cette phase du débat, je pourrais peut-être la différer pour m'en tenir à la question principale.

La partie du rapport que je n'approuve pas, c'est celle dont vient de parler l'honorable député (M. Griesbach) et qui a trait à l'abolition de distinctions comme celle de C.B. ou de C.M.G., qui ne comportent aucun titre et dont l'abolition n'aurait pas dû, par conséquent, être proposée par le comité. C'est ce qu'a pensé la Chambre l'année dernière et cette année, quand il s'est agi de cette question. Elle a été d'avis que les distinctions héréditaires conférant le titre de sir et de lady devraient être supprimées. Aucun de ceux qui se sont occupés de cette question ne trouvera à redire au nombre de

lettres qui s'ajoutent au nom d'un homme, pourvu qu'elles ne soient pas l'expression d'un titre aristocratique.

L'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) a prononcé, cet après-midi, un des plus éloquents discours de sa vie, et je me rappelle lui en avoir entendu prononcer plusieurs, autrefois, à Toronto. Cependant, il s'est permis de nombreuses digressions. Je ne sache pas que les honorables députés de Kingston (M. Nickle) et de Brome (M. McMaster), ni aucun de ceux qui sont en faveur de ce rapport, s'attaquent aux hommes qui ont reçu des décorations. Le premier ministre intérimaire a été lui-même décoré, et il n'est pas un membre de cette Chambre que j'estime plus que lui. Des hommes distingués comme sir William Osler, sir Joshua Reynolds, sir James Simpson, qui a découvert le chloroforme, et d'autres que le député de Toronto-Sud a mentionnés, ne sont pas attaqués par les honorables députés qui appuient ce projet de résolution.

Je tiendrais à présenter une motion pour provoquer une expression d'opinion de la part de la Chambre sur la question d'abolir, dans ce pays, les titres héréditaires de toutes sortes, y compris le titre de chevalier. L'honorable député qui vient d'adresser la parole semble désirer que l'on confère des titres à certains officiers qui se sont distingués outre-mer.

Si j'ai bien compris son langage, il croit qu'il faut maintenir les titres de chevalier, au moins pour certains officiers, les commandants des divisions ou des brigades qui, sans avoir été mis sur un pied d'infériorité, ont été plus ou moins négligés jusqu'à présent et qui pourraient obtenir ces titres du souverain. Ai-je raison?

Brigadier général GRIESBACH: Je n'ai pas parlé de cela. J'espère que l'honorable député se contentera d'exprimer ses propres idées. J'ai dit ce que j'ai dit; je n'ai rien dit de ce que l'honorable député rapporte.

M. MANION: Cela est fort possible. Je ne veux pas prêter à l'honorable député des propos qu'il n'a pas tenus, mais j'ai compris qu'il disait que d'anciens combattants, s'ils ont été oubliés, croiront que le pays les a insultés. C'est là mon interprétation, mais j'ignore si j'ai tort ou raison. Si je me trompe, je veux bien qu'on me reprenne.

Brigadier général GRIESBACH: Ce que j'ai dit—ou ce que j'ai voulu dire—c'est qu'en acceptant ce rapport qui interdit les titres de C.B., C.M.G., D.S.O., D.C.M., la Chambre condamnerait plusieurs braves qui ont mérité ces distinctions dans le passé. J'ai déclaré, en terminant, qu'il semblait que les auteurs de ce rapport jugeaient qu'il est peu sage, dangereux et néfaste de décerner de pareilles distinctions à des Canadiens.

M. MANION: J'accepte la parole de l'honorable député. Je me suis peut-être laissé emporter par l'idée qu'il avait dit cela du comité; cependant, j'accepte entièrement ses explications. J'admets comme lui que des distinctions, telles que C.M.G. et D.S.O., devraient être maintenues. Mais je n'infère certainement pas du rapport du comité qu'elles devraient être supprimées. Ce rapport dit:

> Toutefois votre comité ne recommande pas de discontinuer la coutume d'accorder des décorations navales ou militaires comme la croix de Victoria, la Médaille militaire, la Croix militaire, la croix du Service distingué, et de décorations semblables à des personnes des services militaires ou naval du Canada qui ont manifesté une valeur et un dévouement exceptionnels au devoir.

Je fais entrer cette conclusion en ligne de compte.

Brigadier général GRIESBACH: Je suggère à l'honorable député de demander au président du comité ce que dit le rapport.

M. MANION: Nous laisserons ce sujet de côté en ce moment. Je viens d'apprendre que le représentant d'Algoma-Est proposera un amendement qui atteindra le but vers lequel tend la proposition que je voulais soumettre.

Quelque chose s'oppose à ce que nous établissions une distinction entre les militaires et les civils, dans la dispensation des titres de chevalier. Tout d'abord, nous avons combattu quatre années durant contre la caste militaire ou l'aristocratie d'Allemagne. Ce pays ne doit pas vouloir établir ici une caste militaire comme celle que nous avons anéantie là-bas.

Voici ma deuxième objection à la dispensation des distinctions aux militaires. Les vrais héros n'ont pas été sir Arthur Currie, tout brave qu'il est, ni les officiers de l'état-major ou les commandants des divisions, des brigades, des bataillons, non plus que les médecins de l'armée, mais les humbles soldats qui sont montés à l'assaut. Ce sont eux qui ont le plus souffert et qui ont déployé la plus insigne bravoure. Pourtant, il est impossible de concevoir qu'ils seraient faits chevaliers. Le plus illustres de tous, Ferdinand Foch, n'a pas d'autre titre que son titre militaire de maréchal. Je pourrais aller plus

loin pour prouver qu'un titre n'est pas nécessaire pour atteindre à la grandeur. Au contraire, trois des membres les plus éminents du congrès de la paix sont de simples citoyens, M. Lloyd George, M. Georges Clemenceau et M. Woodrow Wilson, et des titres n'auraient rien ajouté à leur réputation.

Je ne dénigre pas les officiers de l'armée canadienne dont le représentant d'Edmonton (brigadier général Griesbach) est l'un des plus braves; cependant, je suis d'avis qu'il ne doit pas y avoir de distinction dans la dispensation des titres; qu'on les décerne à tous ou qu'on ne les confère à personne.

Le représentant de Toronto-Sud a parlé du chloroforme et de plusieurs autres découvertes médicales. Si un Canadien découvre un jour le moyen de guérir la tuberculose, il rendra à l'humanité un plus grand service que tous les généraux et les braves qui ont lutté sur le champ de bataille pendant cette guerre, et il méritera un titre. Je n'aime pas qu'on établisse des distinctions en confiant des titres à une classe et en en refusant à une autre. Autrement dit, nous devrions enseigner à la jeunesse l'émulation dans les arts utiles de la paix plutôt que dans les arts meurtriers de la guerre.

L'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson), si j'ai bien compris, doit proposer un amendement dans le sens de celui que je suggère, et qui aura pour effet d'abolir tous les titres héréditaires au Canada et de ne plus permettre que les habitants de ce pays soient faits chevaliers. C'est tout ce que je demande, et je suis d'avis que le reste du rapport pourrait fort bien être supprimé.

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

Reprise de la séance.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Deux raisons me portent, monsieur l'Orateur, à prendre la parole. En premier lieu, je ne voudrais pas prendre la responsabilité d'un vote silencieux après les opinions différentes qui ont été formulées à la dernière session et à celle-ci touchant les titres; et, en second lieu, je désire contredire nettement les assertions de certains députés.

Prenons tout d'abord ce qui s'est dit au sujet de l'opposition qui existerait dans le pays à l'usage des titres. Je n'ai pas parcouru tout le pays—j'ai autre chose à faire—mais je me suis passablement mêlé à la foule, et j'ai eu l'occasion de prendre contact avec les ouvriers. Dans mon comté, quatre-vingt quinze pour cent des adultes se livrent au travail manuel, et l'occupation des autres est peut-être aussi pénible. Cependant, je n'avais appris en aucune façon que le peuple se souciait le moindrement de l'existence des titres avant de venir dans cette Chambre et d'entendre l'insistante logique de l'honorable député de Kingston et l'éloquence enflammée de mon honorable ami de Springfield. Après avoir, à la dernière session, écouté parler ces deux députés pendant six heures et demie, j'en suis venu à la conclusion que je n'étais évidemment pas au fait de ce que pensaient les gens au milieu desquels je vivais, et j'ai alors résolu de me renseigner; à cette session, après avoir entendu la discussion en Chambre et au comité chargé d'étudier cette question, je me suis fait un devoir de me rendre auprès des unions ouvrières pour connaître leur sentiment à cet égard. Je me suis aperçu que tout ce monde était au courant du débat et s'agitait au sujet de l'attitude du Parlement, mais non pas avec les sentiments que leur prêtent les honorables députés qui préconisent cette mesure. Ils ne s'agitent pas parce que des titres ont été et pourront être de nouveau conférés, mais plutôt parce que le Parlement, au lieu de s'appliquer à solutionner les nombreux problèmes auxquels nous devons faire face, perd son temps à discuter un sujet qui n'intéresse aucunement le peuple. A la fin de la semaine dernière, je me trouvais dans mon comté d'Algoma-Est, et j'en ai profité pour m'informer encore de ce que les ouvriers pensaient à ce sujet. Si je répétais, monsieur l'Orateur, les qualificatifs que certains d'entre eux ont employés, je suis sûr que vous me déclareriez hors d'ordre pour m'être servi d'un langage qui n'est pas parlementaire. Les ouvriers que j'ai rencontrés m'ont exprimé leur sentiment comme ceci: si jamais un exemple nous a été fourni de la vieille anecdote d'un Néron entonnant un hymne, jouant du violon, pendant l'incendie de Rome, le Parlement nous le donne en perdant son temps à discuter un tel sujet à l'heure présente. Et, c'est pour cette raison que mes remarques sont brèves.

En dépit de toutes ces circonstances, je me serais peut-être résigné à appuyer le rapport du comité s'il eût été jusqu'à un certain point logique. Mais, il suffit d'en analyser le premier alinéa pour constater que c'est un modèle d'illogisme. On prie, en effet, Son Auguste Majesté de s'abstenir de conférer à l'avenir des titres honorifiques à ceux de ses sujets qui sont domiciliés au Canada ou y résident habituellement, sauf

les appellations se rattachant à une profession ou à l'accomplissement d'une œuvre. Autrement dit, on s'adresse comme suit à Sa Majesté: "Nous ne voulons plus que vous exerciez désormais votre unique prérogative et que vous confériez des titres honorifiques à vos sujets; cependant, nous laissons entre vos mains un privilège que vous ne possédez pas, celui de conférer des titres se rattachant à une profession ou à l'accomplissement d'une œuvre". Je ne crois pas que l'honorable député de Kingston veuille soutenir qu'il appartient à Sa Majesté de conférer des titres universitaires aux membres des professions libérales. Pourquoi les partisans de cette résolution ne vont-ils pas jusqu'à abolir les distinctions de toute nature? Pourquoi veulent-ils conserver les distinctions qui concernent les professions et les œuvres? Pourquoi laissent-ils aux universités le droit de conférer des distinctions honorifiques ?

On a beaucoup vanté les grands démocrates qui ont refusé d'accepter des titres honorifiques. Mais, y a-t-il un député qui soutiendrait que le défunt Théodore Roosevelt ne fût pas un démocrate parce qu'il a accepté un titre honorifique des autorités de l'université d'Oxford ?

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) prétendra-t-il que William Howard Taft n'est pas démocrate parce qu'il a accepté un titre d'honneur de l'université de Toronto? Dira-t-on que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) n'est pas démocrate parce qu'il a accepté la Légion d'honneur du président de la République française? Ou encore que le juge en chef de la cour Suprême du Canada n'est pas un démocrate parce que, sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, il a accepté le titre de chevalier? Le juge en chef Mulock, de la cour Suprême d'Ontario, n'est-il pas un démocrate, parce que pour la même raison, il a aussi accepté d'être fait chevalier?

Je le répète, si les partisans de cette résolution veulent être conséquents avec eux-mêmes et faire disparaître toutes distinctions honorifiques, très bien. Certains d'entre nous pourrions abonder dans leur sens. Cependant, comme ils ne visent qu'à abolir la prérogative de Sa Majesté, je ne suis pas disposé à les approuver.

On a dit, au cours du débat, que certains membres qui ont refusé d'appuyer la résolution s'apercevront, lorsqu'ils retourneront vers leurs commettants, qu'ils auraient mieux fait, dans l'intérêt de leur situation électorale, d'approuver la mesure. Cela se peut. Quant à moi, je m'en tiens aux traditions et aux institutions de l'empire britannique et je crois que mes mandataires sont de mon avis.

Le point soulevé par le député de Red-Deer (M. Clark) touchant les titres héréditaires est parfaitement logique pour tous ceux qui veulent laisser à Sa Majesté la prérogative que nous croyons lui appartenir. La seule question qui occupe réellement le pays, aujourd'hui, au sujet des titres est de savoir s'ils s'éteindront avec la mort du titulaire. Cette question a été parfaitement établie par le décret déposé sur le bureau de la Chambre, à la dernière session, par le premier ministre. Cependant, on peut soulever quelque doute à cet égard, et les honorables députés peuvent désirer exprimer leur opinion sur cette phase du débat, en accentuant même certaines vues dans cette question. J'accepterai dans l'avis émis, cet après-midi, par le leader de l'opposition qu'il faut traiter toute la question avec liberté mais aussi avec prudence, que telle est la volonté du Parlement. Avant de reprendre mon siège, je proposerai un amendement dans ce sens.

Quiconque est imbu des principes démocratiques, et respecte la constitution de l'empire britannique, ne peut trouver à redire à la position prise par le leader de l'opposition. Plusieurs ont montré, avec éloquence, le besoin de laisser à nos institutions les moyens de reconnaître publiquement les actes de valeur et les services exceptionnels rendus à l'Etat. Je n'ajouterai rien à ces observations. J'approuve de tout cœur les belles paroles, à ce sujet, du député de Toronto-Sud (M. Sheard). Si l'on considère la question sous ses divers aspects, on verra que personne n'est opposé à ses conclusions. L'amendement que je vais proposer résoudra, je crois, les difficultés, et permettra à la Chambre de s'entendre dans cette discussion de titres héréditaires et de la façon dont devraient être conférés les titres de toutes natures. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je lirai l'amendement:

Que le paragraphe "b" seulement, du rapport du sous-comité chargé d'examiner la question de conférer des honneurs, etc., aux sujets de Sa Majesté demeurant au Canada soit adopté; cette Chambre est d'avis qu'en faisant des recommandations à Sa Majesté pour conférer des titres de chevalier ou autres distinctions honorifiques à des personnes domiciliées ou demeurant ordinairement au Canada le plus grand soin soit apporté dans le choix des titulaires, et qu'on tienne compte surtout du mérite personnel et des services distingués du récipiendaire.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pu étudier en détail la rédaction de cette motion, mais je

suis porté à croire qu'elle n'est pas conforme au règlement Quand une motion est faite pour l'adoption d'un rapport de comité, il est laissé à la discrétion de la Chambre de l'accepter, de la rejeter ou de la renvoyer au comité avec ou sans instructions. Or une motion peut être rédigée pour le renvoi à six mois. Je ne crois pas qu'on puisse proposer de modifier un rapport de comité.

M. NICHOLSON (Algoma): Le règlement me permettrait-il de modifier la motion conformément à votre décision?

M. l'ORATEUR: Dans les circonstances, l'honorable député devrait demander à retirer l'amendement.

M. NICHOLSON (Algoma): Avec le consentement de la Chambre je retire l'amendement.

M. l'ORATEUR: Plaît-il à la Chambre que l'honorable député retire son amendement?

Quelques DEPUTES: Adopté, adopté.

(L'amendement est retiré.)

M. NICHOLSON (Algoma): Je présenterai un amendement ainsi conçu. . .

M. PROULX: Je soulève une question de règlement. L'honorable député a déjà porté la parole.

M. l'ORATEUR: La parole est encore à l'honorable député.

M. NICHOLSON (Algoma): Je propose:

Que le rapport soit renvoyé au comité pour un nouvel examen afin d'être modifié dans les termes suivants:

Que seulement le paragraphe "b" touchant comité chargé d'examiner la question de conférer des honneurs. etc.. à des sujets de Sa Majesté, résidant au Canada, soit adopté; cette Chambre est d'avis qu'en faisant des recomdations à Sa Majesté pour la collation de l'ordre de chevalerie ou autres titres ou distinction honorifique à des personnes domiciliées ou ordinairement résidantes au Canada le plus grand soin devrait être pris dans le choix des personnes proposées, et qu'on devrait tenir compte particulièrement du mérite personnel et des services distingués desdites personnes.

M. NICKLE: Je demande l'application du règlement. Si les honorables députés veulent présenter un amendement, puis-je leur recommander de prendre le temps de l'écrire comme il faut?

M. l'ORATEUR: A mon avis, la motion proposée par l'honorable député d'Algoma est conforme au règlement. La principale motion demande que le rapport du comité soit adopté. M. Nicholson, appuyé de M. Sheard, propose que le rapport soit renvoyé au comité avec l'instruction de le modifier "de la manière suivante". Nous discutons l'amendement.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, comme j'étais un de ceux chargés de la délibération de cette question des titres, je me sens obligé à faire quelques observations en cette circonstance. Je puis dire que le rapport n'a donné satisfaction à, pour ainsi dire, aucun membre du comité, et à dire cela je ne crois pas révéler un secret. Toutefois, si les honorables membres de la députation ont la patience de suivre ce qui s'est passé au comité je pourrai les convaincre, je crois, que certains d'entre nous ont agi d'une manière logique. J'ai toujours cherché à rester conséquent avec moi-même dans tout ce que j'ai entrepris en cette Chambre ou en ce pays. Lorsque je n'y réussis pas, c'est que mon jugement est en faute et non que j'erre sciemment. Je me suis efforcé d'être en tous points conséquent avec moi-même dans mon traitement de la question soumise au comité.

En premier lieu nous avons discuté les titres héréditaires. La décision du comité a été presque unanime—et je crois que l'opinion quasi unanime de cette Chambre appuie cette décision—qu'il ne devrait plus y avoir de titres héréditaires au Canada, et que ceux qui y existent actuellement devraient s'éteindre avec la mort de celui qui le porte aujourd'hui, c'est-à-dire, que son titre ne devrait pas passer à sa postérité; nous croyons, en effet, que sa postérité n'a rien fait pour mériter le titre. Je pense que le comité était absolument unanime là-dessus.

Puis, nous sommes arrivés à ce qui était peut-être la question la plus critique de toutes, celle de la chevalerie, du titre de "sir" et des titres moins élevés qui marquent, dit-on, la gradation, jusqu'au titre de la chevalerie. J'ai toujours voulu appuyer le Trône et la dignité qui l'entoure. Bien qu'aux yeux de certains députés cosmopolites, comme l'honorable député de Brome (M. McMaster), les "garnitures", les titres et le reste, sont entièrement futiles, le citoyen ordinaire n'envisage pas les choses de ce point de vue, et il reconnaît que pour tirer tout ce qu'il y a de meilleur de la vie, il nous faut des distinctions, comme il y en a toujours eu, et comme il y en aura toujours, en ce monde. On ne peut point s'en passer, ainsi que l'a démontré conclusivement l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) cet après-midi. Cette lutte

pour la distinction commence des les premiers jours de l'enfance. L'enfant cherche l'approbation de ses parents ou les applaudissements des autres membres de la famille. Il faut reconnaître que la nature humaine est ainsi faite, et toute l'emphase de l'honorable député de Brome et d'autres extrêmes radicaux ne saurait extirper ce sentiment du cœur humain. Je crois avec d'autres que Sa Majesté le roi et les piliers du Trône qui l'entourent, quels qu'ils soient pour le moment, sont les meilleures autorités dans l'empire britannique pour décider si un homme devrait ou non être distingué parmi ses compatriotes.

Si Sa Majesté qui occupe, aujourd'hui, le trône de l'empire, estime qu'au cours de la guerre, certaines personnes, qu'il s'agisse ou non de soldats, de marins ou de civils, ont fait des actes de valeur et qu'elles se sont distinguées au service de l'Etat, il lui incombe, je crois, de dire si elle doit ou non reconnaître ces services à la façon dont elle lui plaît d'honorer ceux à qui elle aime à accorder ses faveurs. L'histoire des temps les plus reculés jusqu'à nos jours fournit des exemples de la distribution de ces honneurs, et il en sera toujours ainsi, dans ce monde, en dépit de toutes les propositions radicales faites par quelques membres du comité, que nous devrions jeter au panier, et pour toujours, les titres, afin d'en être débarrassés à jamais. Cette conclusion n'est pas logique. Puisque nous entreprenons de nous adresser à Sa Majesté, ainsi que nous le faisons dans cette résolution, le moins que nous puissions faire, c'est de parler avec bon sens et équité. (Exclamations)

Les honorables députés ne devraient pas applaudir trop tôt, car je dirai peut-être un peu plus tard certaine chose qui les engagera à être circonspects. La moins que nous puissions faire, c'est parler sensément et dignement, et non vouloir s'adresser à Sa Majesté d'une façon qui, à cette phase très critique de l'histoire du pays, peut diminuer l'emprise qu'elle exerce sur ses loyaux sujets.

J'ignore si je suis seul de cet avis, mais je vois quelque chose sous la proposition de l'honorable député de Kingston (M. Nickle). Je l'ai dit au comité, et je ne crains pas de le répéter maintenant: je vois quelque chose au-dessous et j'ai l'intention de faire connaître à la Chambre ce que j'aperçois ainsi. Si des honorables députés sont sous l'impression qu'il n'y a rien dans cette résolution, tout sera parfait, mais je sentirai que je me suis efforcé de remplir mon devoir d'après mon intelligence et mon savoir.

[M. Cockshutt.]

Les liens qui rattachent le Canada à l'empire, à l'heure présente, sont très peu nombreux, et on les a représentés, en plus d'une circonstance, plus légers que l'air, mais fermes comme l'acier. L'octroi de titres par Sa Majesté est un fil menu qu'on a reconnu depuis l'origine de la Confédération jusqu'à l'heure présente, comme étant l'une des prérogatives du trône. Nous ne l'avons jamais mis en doute avant l'année dernière. Une autre prérogative est l'appel au conseil privé, et il est plutôt étrange de dire que beaucoup de ceux-là mêmes qui s'appliquent présentement à détruire les titres, sont encore d'avis que, dans les questions de législation, il ne devrait pas y avoir appel au delà des hautes cours de justice du Canada.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. COCKSHUTT: Cette démonstration ne tend qu'à établir l'exactitude de mes paroles. L'opposition compte des honorables députés qui sont prêts à abolir ce droit d'appel au conseil privé. Qu'ils attendent que je cite les deux autres. Beaucoup m'ont dit en particulier—je n'ai pas vu un seul député se lever, ici, pour affirmer cela, mais il se peut que quelqu'un le fasse, avant la fin du débat. . .

Quelques DEPUTES: Règlement.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, mon langage n'est-il pas parlementaire?

M. l'ORATEUR: Si quelqu'un désire soulever une question de règlement, qu'il le fasse suivant les formes.

M. COCKSHUTT: Il est probable que je n'avais pas la dignité que devrait prendre celui qui approuve les titres, et je m'efforcerai d'être plus circonspect, car j'estime que nous marchons tous dans le droit chemin ou, au moins, que nous essayons de le faire. Ces mêmes gens qui veulent abolir les titres, veulent également bannir l'appel au conseil privé, et si l'on converse en particulier avec un grand nombre d'entre elles, on constate qu'elles affirment que le Gouverneur général du Canada est un figurant qui coûte beaucoup d'argent au pays, et qui devrait s'en aller. A mainte et mainte reprises, j'ai entendu parler ainsi; le fait ne peut être mis en doute, bien que certains de ceux qui disent cela n'aient pas toujours le courage de le dire tout haut. Alors, quels sont les liens qui demeureront? Nous n'avons plus que la couronne et le roi pour nous rattacher à la mère patrie. Trois jambes étant parties, il ne sera pas difficile

de faire tomber la quatrième; alors, nous verrons l'empire tout entier vaciller et s'effondrer. A mon avis, chacun de ces liens, si menu soit-il, est un fil d'argent qui nous attache à la Couronne et à l'empire. Cette conviction m'a porté à dire au comité—et je le répète en cette Chambre—que s'il y a quelqu'un apte à distribuer des distinctions et des titres au soldat, au marin ou au civil, c'est Sa Majesté le roi, sur l'avis des fidèles conseillers de la couronne.

Ayant établi ce principe et ma proposition ayant été rejetée par le comité, je dis que j'étais parfaitement logique en ajoutant: "Si vous n'acceptez pas de titres de Sa Mejesté, je ne consentirai pas que vous en acceptiez d'autres personnes." Nous avons alors proposé, un extrême radical et moi, que les titres "honorable" et "très honorable", ne venant pas du roi, soient aussi bannis. Chose curieuse, ceux qui avaient dit: Nous avons l'intention d'arracher tous les titres et de faire disparaître toutes les distinctions, ont voté en faveur du maintien des appellations "honorable" et "très honorable", pendant que nous, les impérialistes, nous votions pour leur abolition. Merveilleuse logique, monsieur l'Orateur. L'honorable député de Brome (M. McMaster) doit sûrement s'apercevoir qu'il manquait lui-même de logique en favorisant le maintien des titres "honorable" et très "honorable" en même temps que l'abolition de tous les titres conférés par le roi. Voyons, monsieur l'Orateur, sérieusement. . . (Interruptions.)

Si mes collègues pensent que je ne parle pas sérieusement, libre à eux. J'ai l'approbation de ma conscience, et c'est une meilleure preuve de la justesse de mon attitude que ne pourraient m'en donner les acclamations des députés de la gauche, car toutes les fois qu'ils m'applaudissent je crains d'être dans le tort.

Je dis que les expressions "honorable" et "très honorable" sont les titres les plus désagréables et les moins justifiés que nous ayons. Supposons que l'on m'appelle "honorable" sans que j'y aie droit; il me faut revenir pour dire que je ne suis pas "honorable". Alors on me répondra: "Vous êtes parmi les sans honneur", et l'on aura raison. C'est pourquoi je dis que celui qui veut se faire appeler "honorable" doit faire preuve des caractéristiques de l'homme qui traite justement son prochain, qui n'oppresse pas les pauvres, qui ne nuit jamais à autrui et qui a une conduite absolument circonspecte. S'il ne remplit pas ces obligations, il ne mérite pas le titre d'honorable, car ce titre implique les éléments d'une nature que pas un seul des autres ne possède. Un homme peut être un fripon, tout en ayant le titre d'"honorable"; mais celui qui mérite ce titre doit posséder toutes les qualités qu'il implique. Aussi, je crois que nous étions parfaitement logiques en proposant que les titres "honorable" et "très honorable" soient abolis.

Mais ce n'est pas tout. Nous avons entendu critiquer le dernier article qui est le seul dont on peut, pour ainsi dire, m'attribuer la paternité, et je vais vous dire pourquoi, monsieur l'Orateur. C'est moi qui l'ai proposé en comité, et, chose curieuse, quoique j'eusse été presque tout le temps dans la minorité, même les démocrates ont finalement changé d'avis, quand on leur a fait honte, et ont voté pour son adoption. Croiriez-vous, monsieur l'Orateur, que nous avions dans ce comité des députés qui, après avoir prétendu que Sa Majesté ou ses conseillers ne devraient pas conférer de titres aux Canadiens, ont eu l'étonnante audace de se lever et de dire que, bien que nous ne dussions pas accepter de titres de notre roi et que ses conseillers n'eussent pas le droit d'en distribuer au Canada, nous pourrions, cependant, en accepter des autres nations d'Europe? Qu'en pensez-vous, monsieur l'Orateur? Y a-t-il des députés qui peuvent applaudir à ce geste, à cet acte de gens qui, après avoir dit qu'aucun titre ne devrait être donné par le roi, qui est le souverain de l'empire, étaient prêts, cependant, à en accepter de tous les pays d'Europe? Qu'est-ce que cela indique?

Un DEPUTE: Un manque de fidélité au souverain.

M. COCKSHUTT: Oui, un manque de fidélité au souverain et pis encore. (Exclamations.)

Mes honorables collègues penseront peut-être que je n'ai aucune preuve pour appuyer ma prétention à ce sujet, mais j'ai pris mes précautions pour montrer que l'attitude que j'ai tenue est bien logique. J'ai ici un document qui prouvera que j'avais absolument raison d'agir comme je l'ai fait. C'est un ordre que je me suis procuré au département des affaires extérieures. Il m'a été remis par sir Joseph Pope, dont personne ne peut soupçonner l'honorabilité. Cet ordre dit:

Règlements concernant les décorations et ordres étrangers, qui sont applicables aux personnes au service de l'Etat.

Ordres.

C'est le désir du roi qu'aucun sujet de Sa Majesté qui est au service de l'Etat n'accepte et ne porte l'insigne d'un ordre étranger quelconque, sans en avoir préalablement obtenu la permission de Sa Majesté, soit:

(a) Par ordonnance sous seing royal.

(b) Par permission particulière transmise par le secrétaire particulier de Sa Majesté.

2. Une permission accordée par ordonnance sous seing royal donne le droit de porter l'insigne d'un ordre étranger en tout temps et sans restriction.

Quand c'est une permission particulière, l'insigne ne peut être porté que dans les occasions spécifiées aux termes de la lettre du secrétaire particulier du roi qui transmet la sanction royale.

3. Pleine et entière autorisation par mandat sous le seing et sceau royal est visée dans les circonstances suivantes:

Pour une décoration conférée:

A un officier des forces militaires ou navales de Sa Majesté, prêté à un gouvernement étranger; à un officier des forces militaires ou navales de Sa Majesté attaché par son gouvernement à une marine ou à une armée étrangère pendant les hostilités; ou à un fonctionnaire britannique prêté à un gouvernement étranger et ne recevant pas d'émoluments des fonds publics britanniques durant la période de ce prêt.

Quand aux décorations conférées en reconnaissance de services rendus par la Croix-Rouge, l'autorisation ne sera accordée que lorsque ces services auront été rendus dans une guerre soutenue par l'empire même, et par des personnes servant dans une des sociétés d'aide volontaire britanniques ou dans des sociétés similaires des Etats Alliés dûment reconnues par le gouvernement de ces états.

4. L'autorisation privée ou restreinte est visée par les décorations conférées en reconnaissance de services personnels rendus au chef d'un état étranger qui participent par conséquent plus ou moins de la nature d'une civilité et ne seront accordées, en général, que dans des circonstances exceptionnelles, lorsque dans l'intérêt public et pour des raisons politiques il est jugé expédient qu'on ne décline pas l'honneur d'une décoration étrangère. Autorisation privée sera généralement donnée dans les circonstances suivantes:

Pour une décoration conférée:

(1) Aux ambassadeurs ou aux ministres britanniques à l'étranger, quand le roi rend une visite d'Etat au pays auprès duquel ils sont accrédités;

(Note)—Une visite d'Etat est celle où le roi est accompagné par un ministre ou un haut fonctionnaire de sa suite.

(2) Aux membres de députations de régiments britanniques auprès de chefs d'états étrangers;

(3) Aux membres de délégations spéciales, lorsque le roi est représenté à un couronnement, à un mariage ou à des obsèques à l'étranger; ou à tout représentant, diplomatique lorsqu'il est spécialement accrédité pour représenter Sa Majesté en pareilles circonstances, et aux membres de son état-major qui assistent réellement aux cérémonies à titre officiel;

(4) Aux attachés de la marine et militaires seulement à l'expiration de leurs cinq années de service au poste auquel ils sont nommés à ce titre.

(5) Autorisation privée et restreinte ne sera pas donnée aux:

(1) Ambassadeurs ou ministres britanniques à l'étranger, à leur départ;

(2) Aux membres des délégations britanniques annonçant l'accession d'un souverain;

(3) Aux officiers britanniques assistant aux manœuvres étrangères;

(4) Aux officiers de marine des escadrons britanniques en visite dans les eaux étrangères.

[M. Cockshutt.]

J'abrège la lecture de ce document qui est fort long, mais j'en ai lu assez pour montrer que les titres étrangers ne seront pas reconnus au Canada, sans la permission de Sa Majesté, accordée sur demande spéciale. Je vois l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), esquisser un sourire. Il porte sans doute sa décoration sans autorisation, parce qu'elle lui a été conférée avant la publication de cet ordre.

Ce document que je viens de recevoir du département des Affaires extérieures, définit parfaitement la procédure, et à mon avis, quand un titre est conféré à un citoyen du Canada par un état étranger, le conseil privé a le droit de décider si ce citoyen portera, oui ou non, ce titre. Si cette disposition n'existait pas, quelle serait la situation? Nous avons passé par une guerre, encore que la chose paraisse incroyable, s'il fallait en juger par l'importance que nous attachons à d'insignifiantes questions comme celle que nous discutons en ce moment. Les titres étrangers viennent au Canada, et moi, citoyen britannique de naissance, j'ai été étonné de constater la présence de députés membres de ce comité qui approuveraient qu'on accepte des titres étrangers, après avoir contesté à leur propre roi, le droit de décerner des titres britanniques à des Canadiens. J'ai été étonné de pareille proposition. L'honorable député hoche la tête, mais ce que j'affirme est exact.

M. PELLETIER: Je soulève la question de règlement. L'honorable député fait des observations touchant des députés, membres du comité, cela est tout à fait étranger à la discussion de l'amendement qui tend à renvoyer la question au comité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je viens de prendre le fauteuil et je n'ai pu entendre les observations de l'honorable député. Mais l'honorable député a le droit de discuter non seulement l'amendement, mais encore la motion principale en même temps.

M. COCKSHUTT: Avant cette interruption, j'allais souligner la situation qui existerait, si nous laissons ces titres étrangers entrer au Canada et se disséminer par tout le pays. D'où viendraient-ils? De France, de Belgique, d'Italie, de Russie —et enfin un dernier pays et ce n'est pas le moins important—d'Allemagne même. Dira-t-on que nous permettrons l'importation de ces titres de pays étrangers, alors que nous refusons à Sa Majesté le droit d'en conférer au Canada? Voilà ce qui arrivera, si ces titres étrangers ne sont pas exclus.

Le frein qui est imposé à cet envahissement de titres étrangers est une disposition très sage et je serais très surpris si tous les députés ne disaient pas que j'ai été absolument conséquent quand j'ai dit, lorsque nous discutions l'abolition des titres, que si on devait les supprimer, il faudrait d'abord commencer par abolir les titres étrangers. J'ai essayé de donner une bonne poussée dans cette direction et je crois que j'avais raison. Nous verrions bientôt ces titres étrangers inonder le pays, et je crois que c'est une bonne raison pour que le comité et la Chambre fassent bien attention à ce qui se passe maintenant dans le pays.

L'adoption d'un rapport comme celui qui nous est soumis serait très dangereux et très grave. Si nous prenons du temps, comme nous devons le faire pour discuter cette question, le temps ne sera pas perdu si nous parvenons à prendre une décision sage. J'ai mon opinion sur l'intelligence et la loyauté de quiconque n'a pas eu honte de publier, dans le procès verbal du 14 mai, le texte que nous y avons vu, bien que je ne m'en étonne pas outre mesure. C'était bien difficile de se contenir quand on voyait des démocrates comme l'honorable député de Kingston (M. Nickle), et l'honorable député de Brome (M. McMaster) dépasser le but dans leur dénonciation des titres.

M. McMASTER: L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) n'a-t-il pas dit que quelques-unes des nominations récentes l'avaient mis en colère?

M. COCKSHUTT: Pas dans ce débat, et j'estime que l'honorable député s'écarte de la question en faisant allusion à cela. Je tiens à faire remarquer que ces démocrates qui ont dépassé le but dans ce cas se sont, ce soir, absolument heurtés contre un mur. il n'y a pas l'ombre d'un doute là-dessus. Ces démocrates veulent déraciner et détruire tout ce qui a été établi à travers les siècles et ils ont mis dans ce livre une proposition que dix membres de la Chambre ne consentiraient pas à envoyer à Sa Majesté, bien que mes honorables amis disent qu'ils l'approuvent.

Dans ce cas, pourquoi ne pas suivre la méthode sensée? L'honorable leader de l'opposition (M. McKenzie)—et je suis surpris de voir combien peu il dirige ses partisans cet après-midi—a parlé exactement dans le sens que j'essaie de développer maintenant. Je ne crains pas de dire qu'il s'est exprimé beaucoup mieux que moi, mais il a parlé dans le même sens. Il a condamné le rapport pratiquement d'un bout à l'autre, mais, chose étrange, il a terminé en disant que, bien que le rapport soit mauvais, il présumait qu'il serait obligé de voter en sa faveur. Il n'y a aucune nécessité qui oblige le chef de l'opposition à se déjuger sur ce point. Qu'il présente à la Chambre une résolution dans le sens qu'il a développé cet après-midi et je l'appuierai jusqu'au bout. Il a fait un discours aussi energique dans le sens que je le fais moi-même et il a parlé raison. Il s'est exprimé en érudit. Que les honorables députés qui ont traité ce sujet avec tant de légèreté ce soir lisent demain matin dans le hansard ce qu'a dit leur propre leader et ils n'éprouveront pas une très grande satisfaction d'avoir adopté un rapport qui est, je le déclare, une indignité.

Permettez-moi de faire observer à ces démocrates qu'il y a dans la société d'autres nuances que celle des titres. J'appellerai l'attention de ces honorables collègues sur l'habitude des costumes. J'ai entendu des pasteurs dire que les brillantes toilettes qu'on voit à l'église le dimanche sont la cause de l'absence de l'ouvrier à la table de communion et au service religieux. Pas plus tard qu'hier, j'ai rencontré un homme en costume si éclatant que j'ai dû lui en faire la remarque. C'est un de mes amis personnels et je lui ai dit: "Que signifie tout ce luxe?" Ce démocrate convaincu m'a répondu qu'il avait assisté à un mariage. Les gens titrés ne font pas sortir les ouvriers de l'église. Je crois qu'ils assistent assez régulièrement au service religieux, ce que font à peine un ou deux membres de cette Chambre. S'il y a dans cette Chambre quelques députés qui soient plus démocrates, plus naturels, plus distingués que les deux ou trois gentlemen titrés que nous avons ici, je voudrais savoir où ils sont. Je préférerais de beaucoup servir sous un autocrate, soi-disant, avec un titre comme ceux que nous avons dans cette Chambre que sous quelques-uns de ces démocrates.

Je préférerais servir sous l'autocratie d'une personne titrée que sous la démocratie de ces prétendus démocrates qui en parlent à chaque occasion et qui insistent toujours pour obtenir ce qu'ils désirent. C'est le genre de démocrates que nous avons dans ce pays. La démocratie n'avance pas en la criant sur une plate-forme.

C'est en s'y conformant dans la vie. Souffrez que je recommande à ces messieurs qui sont en train de déraciner tout ce qui contribue à établir une saine démocratie

dans le pays qu'ils devraient commencer non par la destruction des choses qui contribuent à l'édification, mais ils devraient débuter par la base et vivre la vie. C'est là que doit reposer la fondation. Je suis fatigué de cette démocratie proclamée du haut d'une plate-forme. . . .

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. COCKSHUTT: Attendez que j'aie complété ma pensée—qui est proclamée. . . (Très bien, très bien). Je prendrai donc mon temps. Je déclare que je suis fatigué de cette démocratie que l'on proclame à grands cris du haut des estrades publiques, mais qui n'est pas enracinée dans notre vie nationale. C'est une sorte de démocratie que je n'aime pas. On parle des titres et de l'aristrocratie comme s'il s'agissait de quelque chose que l'on doit éviter, mépriser et laisser de côté. Certains honorables députés qui partagent mes opinions sur ce sujet n'ont pas honte de travailler de leurs mains. Ils savent ce que c'est que le travail; ils ont appris à travailler dès leur jeune âge et, quoique je sois bien plus âgé que les honorables députés de Kingston (M. Nickle) et de Brome (M. McMaster), je n'hésite pas à les défier de me tenir tête la hache en mains dans le bûcher. (Exclamations.)

J'ai été habitué au travail dès mon enfance et je n'en ai pas honte. L'amour du travail m'a fort bien servi au cours de ma carrière, et si j'ai eu quelques succès, je les ai gagnés par la lutte de chaque jour. J'ai fait mon chemin comme un homme et je suis encore prêt à le faire en temps de paix comme en temps de guerre.

Je me suis efforcé d'élever ma famille dans les mêmes principes. Je n'en tire pas vanité; cela est dû à la saine éducation que j'ai reçue. J'ai été nourri de bouillie d'avoine et des enseignements de la Bible; on m'a enseigné à travailler dès le jeune âge et, au cours de ma carrière, j'ai travaillé aussi fort qu'aucun de mes collègues de mon âge.

Je connais donc la dignité du travail et je n'ai jamais méprisé l'ouvrier. Je suis le plus démocrate de tous les démocrates lorsqu'il s'agit de rencontrer l'ouvrier et je n'ai pas honte de le dire. A l'heure actuelle, monsieur l'Orateur, s'il est quelque chose que je puisse faire pour alléger la tâche de l'ouvrier, je suis prêt à le faire. C'est ce que j'ai toujours essayé d'accomplir au cours de ma carrière. Je me suis toujours éfforcé de mettre ce principe en pratique dans mes rapports avec mes concitoyens et mes ouvriers que j'ai l'honneur de représenter ici en grand nombre, je suis fier de le proclamer, bien qu'ils ne partagent pas tous mes opinions.

Je le répète, j'ai toujours été un démocrate et je défie qui que ce soit de douter de mon honnêteté ou de mon intégrité, lorsque j'affirme que ce rapport devrait être repoussé, car il est indigne de cette Chambre et du comité qui l'a préparé. Je prétends, monsieur l'Orateur, que le devoir nous incombe de prendre des mesures afin que Sa Majesté le roi ne soit pas insulté par les fadaises que renferme le rapport en question. J'ose donc espérer qu'il sera renvoyé à un nouvel examen du comité pour être modifié en laissant entendre à certains démocrates qui font partie de ce comité que vous espérez d'eux un rapport conforme à la dignité du Parlement et digne du sujet traité, peu importe que ce document soit soumis ou non à l'attention du roi; vous devez voir à ce qu'on ne fasse pas passer pour des gens irréfléchis les représentants du peuple canadien qui ont le sentiment de leur dignité.

J'espère donc que l'on suivra la ligne de conduite que je propose, et je voudrais que l'on fasse comprendre aux auteurs du rapport en question qu'un pareil document n'est pas de nature à relever la dignité du Parlement ni le niveau de la démocratie canadienne. C'est avec plaisir, monsieur l'Orateur que j'appuie l'amendement qu'a proposé l'honorable député d'Algoma-Est.

M. CANNON: Monsieur l'Orateur, lors de la réunion du tiers état à Paris, au mois d'août 1789, l'un des députés proposa l'abolition de tous les titres en usage dans la noblesse française de l'époque. Un orateur prit la parole pour défendre les titres et les privilèges de la noblesse et son éloquence était aussi vigoureuse que celle de l'honorable député qui vient de porter la parole. Je veux parler de l'abbé Maury. De sa voix éloquente, il a chanté dans cette circonstance le chant du cygne des titres et des privilèges de la noblesse française au sein de la Constituante.

J'ai tout lieu de croire, monsieur l'Orateur, que l'honorable député (M. Cockshutt) a entonné, ce soir, le chant du cygne relativement aux titres et aux distinctions honorifiques au Canada. J'admire beaucoup l'honorable député; j'admire l'énergie avec laquelle il soutient ses opinions et j'admire aussi la vigueur de son torysme; cependant, il a le malheur de représenter ici un ordre de choses qui s'en va. J'ai été étonné d'en-

tendre dans sa bouche les remarques qu'il a faites à l'adresse de l'honorable député de Kingston (M. Nickle); il est même allé jusqu'à prétendre que les motifs qui animent l'honorable député sont entachés de déloyauté. Pour moi, je suis d'avis que seule la chaleur du débat l'a entraîné à formuler une pareille assertion. Il doit certainement se rendre compte qu'il n'y a pas un seul représentant du peuple ici, qui soit guidé par des sentiments de déloyauté à l'égard du souverain.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, je soulève une question de règlement. L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a certainement mal interprété le sens des observations que j'ai faites. S'il est possible d'attribuer aux paroles que j'ai prononcées à l'adresse de l'honorable député de Kingston (M. Nickle) le sens que leur prête mon honorable ami (M. Cannon), j'offre mes plus sincères excuses à l'honorable député de Kingston, car elles ont dépassé ma pensée. C'était une remarque générale que je faisais, sans l'appliquer à personne en particulier.

M. CANNON: J'étais sûr qu'il suffirait de signaler à mon honorable ami les expressions qu'il a employées pour que tout de suite il fît les excuses auxquelles la Chambre et le collègue visé s'attendent de la part de tout gentilhomme.

J'ai été surpris également de voir que l'honorable député oubliait de discuter un point important de cette question, et de nous dire ce qu'il en pense. Que deviendront les titres que portent actuellement les évêques de l'Eglise anglicane? Suivant ce rapport, si je l'interprète fidèlement, les archevêques et les évêques de l'Eglise anglicane vont être privés de leurs titres, s'il est adopté. Est-ce le but visé par les membres du comité qui, après un examen de l'affaire, ont fait à la Chambre le rapport en question?

Avant que je fasse enregistrer mon vote, j'aimerais à avoir une réponse sur ce point. Je suis persuadé, monsieur l'Orateur, que l'évêque anglican de Toronto s'étonnerait beaucoup, au cas où ce rapport serait adopté, de voir qu'il na pas le droit de se servir d'un titre qui le distingue d'un ministre méthodiste. Cest là, je crois, un point très important, que les membres de cette Chambre devraient examiner avec beaucoup de soin avant de voter.

Les honorables députés d'Algoma-Est (M. Nicholson) et de Brantford (M. Cockshutt) ont l'un et l'autre exprimé leur étonnement de voir que, malgré la fin de la guerre et malgré les problèmes sérieux en présence desquels se trouve le pays, le Gouvernement n'ait pas présenté à la Chambre des mesures en assez grand nombre pour tenir la députation occupée alors que par trois fois déjà se discute, depuis l'ouverture de la présente session, cette futile affaire de titres. Un sujet de grande importance pour le peuple canadien a été présenté ici il n'y a pas bien longtemps, monsieur l'Orateur: je veux dire celui qui traite de nos chemins de fer et je crois pouvoir dire sans exagération que le débat sur ce sujet n'a pas duré la moitié autant que celui-ci. N'empêche que, par les soins du ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen), le Gouvernement a eu recours à la clôture pour faire taire l'opposition. Pourquoi permettre que se discutent de pareils sujets et perdre un temps précieux pendant que les ministres sont là à nous écouter? Je vais vous en dire la raison: c'est que le Gouvernement n'est pas prêt à entreprendre de résoudre les problèmes qui nous menacent; il n'est pas prêt à nous soumettre des mesures propres à résoudre les problèmes de la reconstitution, et un débat comme celui-ci lui va mieux que de nous dire ce qu'il entend faire pour établir au Canada l'unité absente et former un grand pays. Des membres de la droite me diront peut-être que la discussion a été longue parce qu'il s'agit d'une affaire très difficile à décider, une affaire qui présente de nombreux aspects et au sujet de laquelle les opinions sont fort partagées. Je suis porté à croire, monsieur l'Orateur, que cela est vrai, à en juger par les nombreux avis qu'émettent nos adversaires sur cette question. Aussi, avant d'enregistrer mon vote, j'aimerais à m'assurer que l'auteur de la motion demandant que ce rapport soit accepté ne voterait pas contre.

Je désire, monsieur l'Orateur, appeler l'attention du Gouvernement sur une autre affaire. Je crois que le moment est mal choisi pour demander aux représentants du peuple qu'ils discutent une question de cette nature. Nous savons aujourd'hui ce qui se passe dans tout le Canada. Une clameur de mécontentement nous arrive des provinces du Nord-Ouest, nous savons quel état de choses existe à Winnipeg et que le Canada est sur le bord d'une révolution. Mais le Gouvernement ne fait rien... (Protestations). Il nous demande plutôt de discuter cette affaire. Je crois, monsieur l'Orateur, que le Parlement ferait mieux de se mettre résolument à la besogne, car des discussions de cette nature tendent à vexer la population plutôt qu'à la satisfaire.

A la question de savoir si je suis pour ou contre les titres honorifiques, je répondrai en bon libéral que je réprouve la chose, et je vais vous dire pourquoi. C'est que les titres et les distinctions honorifiques n'ont été dans bien des cas qu'un piège tendu à la cupidité des gens, un paravent derrière lequel parfois ils dissimulent leur infamie, ou encore une récompense à leur servilité.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a dit ce qu'étaient les choses en Angleterre. La noblesse anglaise a toute mon admiration. Elle a donné à travers les siècles des exemples de dévouement et d'esprit de sacrifice que nul autre classe de la population n'a jamais égalés. Mais laissez-moi vous dire, monsieur l'Orateur, que la conduite de ces Anglais n'est pas due à ce qu'ils sont ducs, comtes ou vicomtes, mais à ce qu'ils sont Anglais tout simplement.

Que nous rapporte l'histoire de la noblesse dans tous les pays d'Europe? Prenez, par exemple, les familles nobles de France et remontez à l'origine de beaucoup de ces familles, vous verrez que leurs titres viennent très souvent de ce que le fondateur n'était rien de plus que le fils illégitime d'un roi.

Pour ce qui est de l'Angleterre, je signalerai la grande famille des Churchill, dont tout sujet britannique est fier. Le fondateur de cette famille a dû son titre à l'infamie de sa sœur. Ce sont des faits historiques. Voilà à quoi ont servi les titres depuis qu'il en existe dans l'univers. Pourquoi, alors, les maintiendrions-nous au Canada? Dom Pedro, le dernier empereur du Brésil, était un homme très habile. Il nous dit, dans ses mémoires, qu'il devait construire un hôpital à Rio, capitale de son empire, mais que le gouvernement ne possédant pas assez de fonds à cette fin, il eut recours au stratagème que voici: il fit publier que les noms de ceux qui auraient souscrit un certain montant seraient inscrits en lettres d'or au frontispice de l'hôpital; que les noms de ceux qui auraient souscrit un plus faible montant y seraient inscrits en lettres d'argent, et enfin, que les noms de ceux qui auraient souscrit un montant encore plus faible y seraient inscrits en lettres de bronze. Une fois l'hôpital construit, dom Pedro fit inscrire les noms des souscripteurs et y ajouta: "Ce monument a été érigé à la charité par la vanité humaine". Or, nous avons devant nous, ce soir, un monument érigé par le premier ministre, non par la charité de notre pays, mais par la vanité humaine. Ce monument que nous appelons le gouvernement Borden est un gouvernement qui a été acheté, qui a été formé par la vanité de ceux qui en font partie. Les constructeurs qui ont versé les plus forts montants apercevront au frontispice, et inscrits en lettres d'or, des noms comme ceux de sir Joseph Flavelle et de sir Clifford Sifton ou, inscrits en lettres d'argent, les noms de l'honorable M. Calder et de l'honorable M. Rowell ou, inscrits en lettres de bronze, les noms de l'honorable M. Blondin et de l'honorable M. Sévigny ou, enfin, tracés à la craie afin d'apparaître moins longtemps, les noms de l'honorable M. Crerar et de l'honorable M. Carvell.

Je n'en dirai pas plus long. J'admire les convictions de gens comme l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), de gens qui défendent les vieilles institutions et admirent tout ce qui est noble, fidèles en cela aux illustres membres de l'Assemblée constituante de France, qui savaient se battre pour leur roi jusqu'à la mort. Cependant, tout en admirant ces hommes-là il nous faut les combattre, parce que leurs idées sont trop arriérées. Je suis en faveur du progrès, je suis en faveur du libéralisme et je crois, monsieur l'Orateur, que l'abolition des titres sera de nature à faire régner un état de choses plus satisfaisant dans notre pays, le Canada, que nous aimons tous.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, je n'entends pas discuter ce sujet au point de vue intrinsèque. Comme je l'ai dit la dernière fois qu'il s'est agi de cette question dans la Chambre, le titre que j'ai accepté me défend de prendre une part active à ce débat. Je dirai cependant quelle est l'attitude du Gouvernement à cet égard. Ce sujet a déjà occupé l'attention du Parlement au cours de deux sessions. Avant la session actuelle, le premier ministre a demandé que l'étude en fût confiée à un comité spécial de la Chambre pour que nous fussions tout plus en état de rendre une sage décision. La session étant ouverte, le député de Kingston (M. Nickle) a inscrit sa motion au feuilleton. Je l'informai de la demande du premier ministre et le priai de laisser renvoyer sa motion à un comité spécial de la Chambre pour qu'elle fût étudiée à fond avant d'être discutée et avant de provoquer la décision que la Chambre jugerait à propos de rendre. Il m'a répondu qu'il consulterait les principaux intéressés et me dirait s'il pouvait accepter ma proposition. Après mûr examen il l'a acceptée, et quand elle a été

appelée j'en ai proposé le renvoi à un comité spécial.

Je tiens à fournir cette explication parce qu'on a insinué, bien à tort, que l'honorable député avait changé d'idée. Il n'a pas changé d'idée, mais il a tenu, en homme d'honneur, la parole qu'il m'avait donnée. La procédure suivie à l'égard de cette motion était tout à fait conforme à la pratique parlementaire, et mon honorable ami pouvait parfaitement y souscrire. Je tiens à faire cette déclaration en toute justice pour l'honorable député de Kingston. Quant au Gouvernement, comme je l'ai dit la dernière fois qu'il s'est agi de cette motion, il ne lui semble pas qu'elle comporte une question au sujet de laquelle il ait pris une attitude définie.

Donc, le ministère—je veux qu'on le comprenne bien— ne demande pas aux députés de l'appuyer dans cette affaire; en ce qui le concerne, chacun est libre de se prononcer comme bon lui semble. Je puis en dire autant des membres du cabinet. Députés et ministres peuvent différer d'opinion sur ce sujet; vu que ce n'est pas un article du programme du ministère, celui-ci désire que la Chambre opine librement sur cette question qui est d'une grande importance, quoi qu'aient dit quelques-uns de ceux qui ont adressé la parole aujourd'hui.

Pendant deux sessions, le représentant de Kingston l'a ramenée sur le tapis. Ses discours ne permettent pas de mettre sa sincérité en doute. La Chambre est bien saisie de la question et le ministère désire qu'elle exprime franchement son avis.

Le représentant de Kingston a dit que je l'avais prié de soumettre le rapport à la Chambre le plus tôt possible. Cela est vrai, et le ministère consent à assumer la responsabilité au sujet de l'affaire soumise à la députation. J'ai cru qu'il valait mieux qu'un comité examinât d'abord tous les aspects. Le comité qui a été choisi avait l'entière confiance de la Chambre, et je me crois tenu de remercier tous ses membres de l'attention qu'ils ont portée au sujet et de la promptitude avec laquelle ils ont pris une décision.

Vu qu'on m'a fait l'honneur de me conférer un titre, je suis quelque peu empêché de discuter le fond de cette question, je suis fort enclin à approuver une grande partie des commentaires que le chef de l'opposition faisait cet après-midi; il y avait beaucoup de bon sens dans ce qu'il a dit. Selon moi, cette affaire a pris une importance démesurée. Elle est importante; cependant, je ne la crois pas aussi importante, soit en elle-même, soit aux yeux du public, que les débats du Parlement sembleraient l'indiquer. Quoi qu'il en soit, chacun doit en juger lui-même.

Il est probable que, si l'on demandait simplement à un groupe de citoyens, au Canada ou ailleurs: "Etes-vous en faveur des titres honorifiques?" la réponse serait négative. Cependant, je soumets que cette épreuve n'est pas loyale. Il s'agit de savoir quelle serait la réponse si l'affaire pouvait être discutée et examinée à fond avec eux et par eux. Il me semble que la pierre de touche dont les Communes devraient se servir serait de se demander: Qu'est-ce qui est d'intérêt public? Il n'y a pas lieu de tenir compte des particuliers. Il importe peu que celui-ci ou celui-là reçoive un titre. Mais la Chambre devrait se guider sur ce principe: Qu'est-ce qui est d'intérêt national. Est-il sage de faire litière des titres honorifiques et de tout ce qu'ils impliquent? Mon avis est qu'il n'y a pas et qu'il ne devrait pas y avoir d'objection au principe des titres honorifiques, mais je crois que les circonstances dans lesquelles ces titres sont décernés sont d'une souveraine importance.

Dans tous les pays de langue anglaise, on les a octroyés avec trop de libéralité et sans égard au principe qui aurait dû présider à leur dispensation. Si tous les ministères du Canada avaient réfléchi davantage avant de conférer des titres dans le passé, nous n'aurions pas à nous occuper de ce sujet, ce soir.

Je ne reprendrai pas la thèse si habilement soutenue cet après-midi relativement à la convenance et à l'avantage des distinctions honorifiques. Mais je dirai qu'il y a au Canada et dans les parties de l'empire—voire même dans tous les pays de la terre—des hommes qui rendent au public de grands et précieux services sans être récompensés, au point de vue pécuniaire, comme le sont ceux qui réussissent dans d'autres carrières. Je n'entends pas dire que, pour eux, un titre de chevalier serait un aiguillon. Il n'en serait pas un pour les meilleurs d'entre eux, et il pourrait être un stimulant pour quelques-uns. Je ne crois pas que les hommes qui servent l'Etat ont en l'idée d'en être récompensés par un titre.

D'un autre côté, je suis d'avis que ceux qui ont travaillé pour le bien public, qui ont servi l'Etat durant de longues années—le premier ministre de ce pays, par exemple—devraient recevoir une distinction en témoignage d'appréciation de leurs conseils. Prenons les premiers ministres canadiens, sir John A. Macdonald, sir Wilfrid Laurier et un premier ministre provincial, tel que

sir Oliver Mowat. Interrogé pour savoir si on devait les priver de leurs titres, le peuple aurait répondu par une majorité écrasante de leur permettre de les conserver. Il aurait dit: Ces hommes-là ont droit à ce que leurs services publics soient signalés par la disposition de titres honorifiques.

Les témoignages appréciateurs sont un encouragement. Je ne pense pas que les dignes serviteurs de l'Etat—comme ceux que je viens de mentionner—aient besoin de l'appât des titres pour s'aiguillonner à l'effort.

Il me semble, toutefois, que c'est encourager la poursuite de leur œuvre que de leur donner, sous forme de distinctions honorifiques, des marques de gratitude pour les services qu'ils rendent à l'Etat. Et si, comme on l'a dit aujourd'hui, l'homme demeure toujours un peu enfant, il ne fait pas de doute qu'à l'école, au collège et, nous pouvons ajouter, sur les champs de bataille, les prix et les récompenses ne stimulent ses efforts. Bien plus, c'est le soutien de sa persévérance et l'excitant de ses nouvelles ardeurs. Pour ma part, je ne saurais distinguer entre le fait d'accorder des prix, des médailles militaires ou autres décorations dont on honore le soldat, et le fait d'honorer, parmi les hommes de la vie publique ou ailleurs, ceux qui ont le mieux mérité.

M. BURNHAM: Je me permettrai de faire observer au premier ministre intérimaire que peut-être il s'agit là d'une question de préséance qui aboutit à une distinction de classe plutôt que d'une décoration.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je vais répondre à cela dans un instant. Mais qui osera dire que la croix de la légion d'honneur n'en a pas toujours appelé à l'âme héroïque du soldat français comme une inspiration de bravoure? Qui soutiendra que la croix de Victoria n'a pas puissamment excité la vaillance tenace du soldat anglais et du soldat canadien? C'est un principe de raison qui préside à la collation de ces distinctions en récompense du sacrifice accompli pour le bien d'autrui et à l'avantage de la nation. Je suis le premier à reconnaître les inconvénients qui résultent des titres. Je suis porté à croire, comme je l'ai déjà dit, que la façon imprudente, trop généreuse, de conférer ces honneurs et surtout les titres héréditaires, est la cause de cette espèce de litige soulevé sur la question dans notre Parlement. Dans la vie publique, cependant, et aussi dans le monde de la science, de la littérature et de la philanthropie, le pays a intérêt à fournir au Gouvernement—puisque c'est à lui que la responsabilité incombe—le moyen de manifester la reconnaissance qui monte du cœur de la nation à l'adresse de ceux qui se sont signalés dans ces diverses carrières, et si nous pouvions sur cette question de titres nous tenir dans les limites de ces catégories, je ne crois pas qu'on chercherait d'y faire obstacle. On a dit que plus d'un citoyen éminent du Canada a cru bon de refuser des titres, mais il ne s'ensuit pas qu'on ne doive plus pour cela en donner. Tout homme en ce pays est libre de refuser une distinction honorifique qu'on lui offre. Cela dépend du point de vue de chacun, comme le disait le leader de l'opposition cet après-midi, et je suis persuadé que plusieurs de ces messieurs qui ont décliné de pareils honneurs ne voudraient pas admettre que le principe qui est à la base de leur collation est mauvais.

Au sujet des titres héréditaires, je dois dire sans ambages que je partage l'avis exprimé dans le rapport du comité, mais je doute fort que dans l'intérêt national il soit opportun pour le Parlement d'adopter le rapport dans sa forme actuelle. Je parle, non comme leader de la Chambre en l'absence du premier ministre (sir Robert Borden), mais simplement à titre de membre du Parlement et selon mes vues personnelles, et je ne voudrais pas être interprété autrement. Le rapport du comité est, à mon sens, trop radical, et il me semble que le premier ministre a poussé les réformes en cette matière aussi loin que possible au moyen de l'ordre en conseil émis à la session dernière et mentionné au cours de la présente discussion. Voilà mon sentiment personnel, et c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

M. RICHARDSON: Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots sur cette question avant le vote. Et comme prélude, je tiens à protester énergiquement contre les paroles dont s'est servi l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) qui a précédé le premier ministre intérimaire dans le débat. Dans ses allusions à la grève de Winnipeg et aux troubles qui se produisent dans d'autres endroits du pays, il a dit que le Dominion était à la veille d'une révolution. C'est une exagération, que les circonstances et faits véritables ne justifient d'aucune manière. Un grand nombre d'hommes, il est vrai, sont en grève dans la ville de Winnipeg d'où je viens, mais il est indubitable aussi qu'il nous est venu, je crois, par la voie des Etats-Unis, des rapports souvent inexacts et mal à propos, pour ne pas dire absolument faux. Ces ru-

meurs ont été formellement démenties, et les renseignements officiels du Gouvernement affirment que la situation s'améliore sensiblement, grâce à la main ferme des autorités constituées, et que tout rentre peu à peu dans l'ordre. Ainsi il ne semble pas que le pays doive s'alarmer indûment de la situation à Winnipeg ou ailleurs.

On a trop insisté sur le temps pris par cette discussion. Il est vrai qu'à la dernière session, il y a eu un débat assez considérable, de même qu'on a consacré quelque temps à cette session-ci sur le sujet, mais ce temps n'a pas été tout à fait mal employé. Si le premier ministre avait adopté la politique du premier ministre intérimaire, l'affaire eût été réglée en deux ou trois heures, et d'une manière satisfaisante, parce que la Chambre était presque toute opposée à l'octroi de titres.

Mais le premier ministre qui étudiait la question avec les autorités anglaises a posé la question de confiance. Alors plusieurs parmi nous de ce côté de la Chambre, malgré tout notre désir de faire abolir les titres, avons pensé qu'il ne serait pas sage de plonger le pays dans une crise parlementaire pour une question d'une importance secondaire, dont la solution, du moins, pouvait être remise à plus tard. Voilà pourquoi, l'honorable député de Kingston (M. Nickle), moi-même et quelques autres avons refusé de prendre la responsabilité de provoquer la chute du ministère sur cette question de titres.

L'affaire est revenue à cette session-ci. La résolution a de nouveau été présentée par l'honorable député de Kingston (M. Nickle), comme il l'avait fait à la dernière session. A sa résolution, qui ne visait que les titres héréditaires, j'avais proposé un amendement tendant à l'abolition de tous les titres. A cette session-ci, en présentant sa résolution, l'honorable député de Kingston a accepté mon amendement de la dernière session à l'effet d'abolir tous les titres, y compris les titres héréditaires.

Après étude, j'en étais venu à la conclusion qu'il pourrait surgir quelque difficulté constitutionnelle entre nous et les autorités anglaises si les quelques titres héréditaires qui existent aujourd'hui au pays étaient abolis ou si l'on essayait de les annuler immédiatement. Je pensai donc de proposer un amendement à la présente session tendant à l'abolition des titres à la mort des titulaires. Cet amendement se trouve dans la résolution du comité soumise, ce soir, à la Chambre. Le premier ministre intérimaire, quand il a dit que l'honorable député de Kingston a consenti à réserver sa résolution jusqu'à ce qu'elle eût été étudiée par un comité, aurait pu ajouter qu'il l'a étudiée lui-même, qu'il a discuté la question avec moi avant le vote, et qu'il m'a fait part de la ligne de conduite qu'il se proposait de tenir en sa qualité de premier ministre intérimaire. Je vois qu'il fait signe d'assentiment, corroborant l'exactitude de mes paroles.

Je décidai de suivre l'honorable député de Kingston et, naturellement, je dus affronter beaucoup de critiques de la part de quelques-uns de mes "amis", s'il m'est permis d'appuyer sur le mot "amis". Quand je me levai pour donner mon vote, certains membres de l'opposition se moquèrent. Cependant, rira bien qui rira le dernier, et j'étais bien prêt à subir les méprisables ironies de quelques esprits insignifiants, si à la fin nous devions atteindre le but que nous avions en vue: l'abolition des titres. Je sentais bien qu'on aurait pu expédier l'affaire rapidement. Mais, d'un autre côté, j'ai pensé que, puisqu'un comité spécial faisait une enquête complète de la question, c'était une raison d'autant plus forte pour faire ratifier par l'opinion publique l'adoption de ce rapport. Je n'ai pas raison de changer mes vues à ce sujet.

J'appellerai, un moment, l'attention de la Chambre sur le rapport lui-même, parce qu'il est des députés qui, il y a quelques jours ou quelques semaines, étaient favorables à l'abolition des titres, et qui, en deux ou trois circonstances, ont exprimé des doutes, ébranlés dans leur conviction par l'éloquence de notre bon ami l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). En passant, je dois faire observer que j'ai entendu avec le plus grand plaisir le discours qu'il a prononcé, cet après-midi. Il était merveilleusement dramatique et parfois très émouvant, mais il se rapportait fort peu au point.

Il nous a parlé de certaines personnes de mérite qui ont été décorées par le roi, si c'est réellement une distinction que d'être fait chevalier. Mais si nous nous opposons à ces titres c'est que, bien qu'ils puissent avoir leur raison d'être dans certains cas, on en a fait un emploi si scandaleux au pays que le public en est révolté.

Et je veux dire à ceux de mes bons amis qui se sentent disposés à voter contre le rapport de s'arrêter un peu et de songer à l'effet de leur vote, pas nécessairement sur leur position dans la vie publique, mais sur le pays en général. Le pays, à tout prendre, est profondément troublé, ce qui est peut-être naturel, après la conclusion d'une grande guerre comme celle qui vient de prendre fin. Mais les temps sont changés, et en dépit des lamentations de l'ho-

norable député de Brantford (M. Cockshutt) et d'autres honorables députés, les désirs du peuple révèlent un esprit nouveau; la démocratie n'est pas seulement à la porte de notre pays; elle y est, de fait, entrée. Je trouve que notre démarche, ce soir, aura pour effet d'apaiser l'opinion publique; l'abolition de ces distinctions sociales ne saurait être autre que salutaire. Maintenant, permettez-moi de lire un moment, afin de présenter la question franchement aux frères timides—si l'on tolère cette expression—permettez-moi de lire, dis-je, exactement ce que dit le rapport, car il est possible que le rapport soit mal compris de certains honorables députés subjugués par l'éloquence de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). Le paragraphe "a" dit:

De s'abstenir dorénavant de conférer des titres ou des distinctions honorifiques à aucun de ses sujets domiciliés ou habitant ordinairement au Canada, sauf les appellations d'un caractère professionnel ou vocationnel, ou qui découlent d'une fonction.

Cela demande l'abolition de l'ordre de la chevalerie et des titres C. M. G. et C. B. Ces titres de C. M. G. et de C. B. sont simplement des marches pour arriver au titre de chevalier. En prenant sa décision, le comité ne cherchait à abolir que les titres qui font ajouter une appellation honorifique devant le nom de ceux qui les portent; mais nous avons trouvé que, puisque nous demandions l'abolition de l'ordre de la chevalerie, nous ferions aussi bien d'abolir en même temps les C. M. G. et les C.B., afin d'en finir une fois pour toutes. Voilà l'objet de ce paragraphe. Il n'est pas nécessaire de parler du paragraphe en ce qui touche aux titres héréditaires; la Chambre semble être unanime que ces titres doivent être abolis. Mon honorable ami de Red-Deer et l'honorable député de Brantford sont devenus, je pense, un peu trop éloquents, ou peut-être ferais-je mieux de dire un peu trop échauffés. Ils se sont permis des observations, dont l'énergie étonne de leur part, touchant les prétendus titres de "très honorable" et d'"honorable", et il a été dit qu'il fallait censurer les membres du comité de ce qu'ils n'avaient pas recommandé l'abolition de ces deux distinctions.

M. COCKSHUTT: Très bien.

M. RICHARDSON: Mon honorable collègue de Brantford dit "très bien"; donc, il abonde dans mon sens. Si je me rappelle bien la situation—et je demande aux honorables députés de bien remarquer ce point—nous n'avons pas voulu toucher aux distinctions de "très honorable" et d'"honorable" parce qu'elles sont autorisées par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et sont conférées en vertu de cet acte. En conséquence, ni le comité, ni cette Chambre, n'avaient le pouvoir d'en disposer, et je suis convaincu que la Chambre nous donnera raison de n'avoir pas recommandé l'abolition de ces deux appellations. L'alinéa 4 se lit comme suit:

Toutefois, votre comité ne recommande pas de discontinuer la coutume d'accorder des décorations navales ou militaires comme la croix de Victoria, la médaille militaire, la croix militaire, la croix de Service remarquable, et de décorations semblables à des personnes des services militaire ou naval du Canada qui ont manifesté une valeur et un dévouement exceptionnels au devoir.

Je veux exposer clairement à la Chambre l'attitude du comité sur cet aspect de la question. Nous nous sommes abstenus complètement d'intervenir dans la question des décorations conférées pour cause de bravoure sur les champs de bataille. L'honorable député d'Edmonton (M. Griesbach) nous a fort bien renseignés. Il a parlé sur le parquet de la Chambre, cet après-midi, et il a peut-être créé l'impression que le comité aurait pu être plus juste à l'égard de la profession militaire. Mais je tiens à donner à la Chambre l'assurance que le comité s'est fait grand scrupule de ne pas intervenir au sujet des décorations données aux braves de la marine et de l'armée. Nous sommes donc libres de tout blâme sous ce rapport. Je veux parler de la question des titres étrangers que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a mentionnés, tout à l'heure, je ne dirai pas avec éloquence, mais plutôt avec un peu trop d'emphase, et je crois qu'il sera lui-même de mon avis, comme tous les membres de la députation, d'ailleurs, lorsque après avoir mis les choses au point, je prouverai qu'il n'a pas exposé la situation comme elle existe véritablement.

Je lirai d'abord l'alinéa qui, dans le rapport, traite la question:

Votre comité recommande de plus que des mesures opportunes soient prises, par législation ou autrement, pour décréter que dorénavant nulle personne domiciliée, ou habitant d'ordinaire, au Canada ne devra accepter, tenir en jouissance ou usiter des titres ou distinctions honorifiques ci-après conférés par un souverain ou un gouvernement étrangers.

J'expliquerai comment cela est venu. Le comité n'avait aucun mandat de traiter la question des titres étrangers. Elle avait été soumise d'une certaine manière au cabinet, qui la renvoya à notre comité. Un certain nombre de membres de ce comité, dont moi-même, crurent que le renvoi de questions particulières au comité ne comprenant pas ce point, le comité n'a-

vait pas à l'examiner. J'étais de cet avis. Après quelque discussion, l'affaire fut réglée par le président du comité. L'honorable représentant de Kingston (M. Nickle) crut qu'un comité nommé pour donner un avis général avait juridiction en la matière; qu'il devait être ainsi décidé.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) observa avec chaleur que les membres du comité étaient, de fait, d'avis de permettre aux Canadiens d'accepter des distinctions étrangères. Je diffère absolument d'opinion avec lui; et j'aurai, en cela, je crois, l'appui de tous les membres du comité. Sauf lui, pas un seul membre du comité ne soutint, si je me souviens bien—et je vois que l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) m'approuve—que les titres étrangers devaient être conférés dans ce pays. Il s'agissait seulement de décider si nous devions ou non examiner la question. L'attitude de l'honorable député de Brantford échoue entièrement sous ce rapport.

M. COCKSHUTT: Un amendement fut proposé par l'honorable député de Qu'Appelle, après quoi on nous demanda d'en venir à une entente. Effectivement, nous rédigeâmes la résolution qui fut adoptée.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je tiens à dire que la déclaration de l'honorable député de Springfield (M. Richardson) est absolument exacte: aucun membre du comité ne se montra favorable au maintien des titres étrangers.

M. COCKSHUTT: Vous proposiez un amendement.

M. THOMSON (Qu'Appelle): En effet.

M. RICHARDSON: Je ne veux pas insinuer que l'honorable député de Brantford a voulu de parti pris dénaturer les faits la Chambre. Mais il s'est laissé emporter par le son de sa voix et l'enthousiasme du moment; en conséquence, il a, je crois, dénaturé l'attitude du comité. L'honorable représentant de Qu'Appelle (M. Thomson) fera plus tard sa déclaration. Il corroborera, j'en suis sûr, mon récit des événements du comité. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) nous a dit, avec un grand enthousiasme, qu'il avait obtenu, cet après-midi, du sous-secrétaire d'Etat, une déclaration disant que le Parlement n'avait, en tout cas, rien à voir dans les titres étrangers; que personne en Canada ne pouvait recevoir ou porter un titre héréditaire sans la permission du roi. S'il en est ainsi, il n'y a pas d'objection possible à l'adoption de cet alinéa du rapport. En tout cas, il laisse la chose à la discrétion ultérieure du Gouvernement. S'il faut la permission du roi pour accepter ou porter un titre étranger, il n'y a pas à s'inquiéter beaucoup de la présence de cet alinéa dans le rapport.

Ce que je veux faire sentir aux honorables députés, c'est que le rapport ne contient rien qui n'ait été généralement accepté à une époque quelconque par la majorité des membres de cette Chambre, depuis que la question leur fut soumise, à la dernière session, ou à la présente. Suivant le rapport, les titres héréditaires devront s'éteindre avec la mort de leurs titulaires, et les chevaleries devront cesser dès maintenant.

L'honorable député de Brantford a parlé de l'insulte faite au roi en s'adressant à lui dans les termes du rapport. De fait, le roi n'a réellement aucune responsabilité, bien qu'il ait la dernière main dans la collation de ces titres.

Les propositions sont faites par le premier ministre de l'heure. Sans doute les whips et les corporations peuvent avoir une influence considérable sur le Gouvernement. Mais le roi ne saurait être chargé de la responsabilité. C'est ici le seul moyen qu'ait la Chambre de mettre fin à une pratique que nous considérons impropre, qui a suscité beaucoup d'animosité dans le pays et qui n'est pas dans l'intérêt public. C'est ma conviction; et, j'en suis sûr, elle est partagée par la grande masse de la population de ce pays. Les membres de la Chambre devraient avoir clairement à l'esprit le point essentiel, quand ils donneront leur vote, dans quelques minutes. Les députés n'ont pas à s'inquiéter beaucoup des titres étrangers, parce que le roi est l'autorité suprême en la matière.

Le comité a fait une recommandation à ce sujet, parce que la chose lui avait été soumise par le Gouvernement. Nous avons garanti absolument les grades militaires. Les deux seules décisions que nous avons prises ont été d'abord de recommander l'extinction des titres héréditaires, et deuxièmement, l'abolition des titres de chevalerie. C'est pour ainsi dire tout ce que l'on demande aux députés de sanctionner. La nation doit être reconnaissante à l'honorable député de Kingston (M. Nickle) pour le courage et la hardiesse dont il a fait preuve en soumettant cette question au Parlement et pour l'habileté et le soin qu'il a pris à la discuter chaque fois qu'elle a été examinée par la Chambre. La réflexion de l'honorable député de Brantford que l'on manquait de fidélité au souverain en essayant

d'abolir les titres honorifiques au Canada m'a offensé, malgré les explications qu'il a données. Il est évident qu'il n'y a pas unanimité, mais je ne pense pas qu'il y ait lieu de s'effrayer de ce mouvement pour l'abolition des titres de noblesse. Je suis absolument certain que l'honorable député de Kingston, qui a envoyé outre-mer deux des plus braves garçons que ce pays ait jamais produits, pour défendre le Canada dans la grande guerre, n'est poussé par aucun motif de méchanceté, ni animé d'aucune mauvaise intention. Au contraire, je pense que l'honorable député interprète d'une façon très claire le sentiment de la nation à ce sujet. Il se peut que beaucoup de députés pensent que nous y avons consacré trop de temps là-dessus, à l'exclusion d'autres problèmes qu'ils considèrent plus importants. Cependant, je répète que c'est une question qui signifie beaucoup pour les gens de ce pays, et à la fin du compte, je crois que si les titres de noblesse sont abolis, ainsi que le propose ce rapport, on trouvera que nous avons bien travaillé pour la patrie et que le temps que nous y avons consacré n'a pas été dépensé en vain.

J'approuve les remarques de l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham) qui a dit que les députés qui traitent cette question à la légère découvriront probablement qu'ils ont fait une grave erreur, quand le moment arrivera de discuter la chose avec leurs commettants et quand ils s'apercevront quel est le sentiment qui anime réellement nos gens à cet égard. La situation est bien telle qu'il la représente. Quoique les gens ne soient pas très surexcités, je crois néanmoins que si la question faisait l'objet d'un plébiscite, sans influence étrangère, l'abolition des titres serait adoptée par une énorme majorité de vingt, trente ou cinquante contre un, car, je le répète, les gens en général sont fatigués de l'institution des titres de noblesse et de la manière dont les gouvernements en ont abusé depuis la Confédération.

J'ai une autre remarque à faire avant de terminer. J'ai lu, l'autre jour, dans un journal une lettre dont je tiens à citer un extrait à la Chambre. L'auteur disait:

> Quelle chance a-t-on en dehors d'une aristocratie de développer les vertus telles que la modestie, la franchise, la sincérité, le respect des sentiments d'autrui, la pureté des sentiments? Quelle chance a-t-on dans l'épouvantable lutte de concurrence d'une démocratie? Pas la moindre chance. On est étouffé, paralysé dans la foule, tué.
>
> La nécessité fait la preuve. Prenez, par exemple, nos foules à Toronto et à Montréal. Nous, Canadiens de naissance, sommes d'avis qu'une nation (pas une masse confuse, mais une nation) devrait avoir une partie de sa population dans laquelle de telles vertu pourraient être conservées.

[M. Richardson.]

Je n'énumérerai pas la liste, mais je prie la Chambre de se rappeler et d'examiner l'assemblage brillant de ceux qui portent la distinction douteuse. Je ne voudrais pas que l'on croie que je veuille insulter collectivement les personnes qui jouissent d'un titre honorifique, car il y en a probablement d'excellentes et qui ont beaucoup de mérites. Néanmoins, mes collègues se rappelleront probablement les raisons pour lesquelles beaucoup de décorations ont été conférées par les gouvernements qui se sont succédé. Si les vertus telles que la modestie, la franchise, la sincérité et la délicatesse ne peuvent se trouver que chez les nobles, et surtout si ces vertus qui devraient être universelles sont limitées à cette petite catégorie intéressante de citoyens, alors je pense en toute sincérité que nous devrions vous prier, monsieur l'Orateur, lorsque, à l'ouverture de chaque session, vous invoquez le Seigneur de sauver le roi, d'implorer en même temps Dieu de sauver aussi notre pays.

Au Canada, d'une façon générale, les titres n'ont pas été distribués en raison des qualités géniales de l'individu, ou pour des services signalés rendus à la nation, mais principalement en raison de service politiques rendus à tel ou tel parti ou a telle ou telle corporation, dont la conduite peut avoir été absolument contraire aux meilleurs intérêts de la nation.

M. EDWARDS: Je ne retiendrai la Chambre que quelques instants, et je n'aurais même pas pris autant de temps, si ce n'eût été mon absence lors de la discussion qui eut lieu l'an dernier et lors d'une précédente discussion.

Les députés de Springfield (M. Richardson) et de Brome (M. McMaster) ont rendu hommage au député de Kingston et l'ont félicité du courage qu'il a déployé en saisissant la Chambre de cette question Je ne voudrais pas un seul instant qu'on pensât que je veuille révoquer en doute le courage de cet honorable député; mais si l'opinion formulée par les trois honorables députés en question est exacte et si c'est à bon droit qu'ils disent que l'opinion publique est presque entièrement favorable à la motion proposée par le député de Kingston; il me vient à la pensée qu'il ne faut guère de courage pour formuler pareille proposition, mais qu'il faut être courageux pour exprimer l'avis contraire.

Le député de Springfield (M. Richardson), au cours de ses observations, a don-

né à entendre que la Chambre commettrait une grave erreur en rejetant cette mesure à cause du retentissement que cette attitude aurait sur la situation à Winnipeg, vu qu'elle aggraverait le malaise qui existe déjà dans cette ville. Voici une coupure du "Free Press" de Winnipeg; c'est le compte rendu d'une assemblée des Vétérans de la grande guerre à Winnipeg, et je cite, en réponse à l'affirmation du député de Sprigfield, l'avis exprimé par un des vétérans, le capitaine Wheeler, au sujet des titres:

> Nous n'avons cure des titres, dit-il. ce que nous voulons, c'est l'avantage de vivre convenablement et de savoir que nous pouvons acheter des vivres pour nos femmes et nos enfants au plus bas prix possible.

S'il faut en juger d'après les paroles de ce monsieur, les citoyens de Winnipeg n'ont cure de cette question de titres. Je puis me tromper, mais j'affirme que le pays ne s'intéresse guère à cette question des titres.

L'opinion, tant dans le public que dans cette Chambre, est presque unanime au sujet des titres héréditaires; mais il existe une divergence d'opinion au sujet de la collation d'autres titres. A mon avis, ces titres n'ont pas de raison d'être au Canada, et l'on peut parfaitement s'en passer. D'autres orateurs ont fait allusion aux titres conférés à certains hommes d'Etat, et j'incline à croire que le public a vu d'un bon œil les titres conférés à John A. Macdonald et à Wilfrid Laurier; mais le chef de l'empire britannique a eu le soin de marquer son approbation des services rendus par ces hommes d'Etat. Seulement on a conféré ces titres peu judicieusement et l'on ne saurait se dissimuler que la richesse de l'individu a exercé une certaine influence en pareille matière, encore qu'on ait conféré des titres à plusieurs de nos concitoyens qui sont loin d'être riches.

Le chef de l'opposition (M. McKenzie) a fort bien résumé la situation, à mon avis. On dit que le roi ne confère ces titres au Canada que sur la proposition du premier ministre du Canada. S'il en est ainsi, pourquoi donc ne pas soumettre l'opinion de cette Chambre au Gouvernement même? Pourquoi l'exprimer sous forme de demande à soumettre au roi lui-même? La Chambre pense-t-elle que si cette expression d'opinion était adressée au premier ministre lui-même, il n'en tiendrait pas compte? Je ne saurais croire que le premier ministre voulût mettre au rancart l'opinion de cette Chambre lui soumettant la motion demandant l'adoption de ce rapport, et s'il tenait compte de cette expression d'opinion, il n'y aurait pas besoin de transmettre de propositions au roi lui demandant de ne pas conférer des titres aux Canadiens résidants au Canada, et par conséquent pas de titres à conférer.

Somme toute, il y a deux parties intéressées à cette question; il y a la partie intéressée au Canada même et celle qui existe en Grande-Bretagne. Il y a des divergences d'opinion dans les deux pays. Je respecte les opinions des citoyens de la Grande-Bretagne, encore que je ne partage pas leurs vues sur la question des titres. Tout en votant l'adoption de toute résolution exprimant l'opinion de cette Chambre contre la collation de titres héréditaires ou de chevalerie, je crois qu'il faut en rester là et ne pas demander au roi de prendre telle ou telle initiative. Je professe le plus grand respect pour ceux qui ne partagent pas mon avis à cet égard. Si la Chambre en vient aux avis, je voterai le rejet du rapport, pour la raison que je viens de dire.

Il se peut que mon opinion soit dénaturée et que quelqu'un dise que je suis en faveur de la continuation des titres dans ce pays. C'est très bien, je suis prêt à courir le risque, bien que quelques collègues aient dit qu'en agissant ainsi, je risquais ma carrière politique. Je répète, monsieur l'Orateur, que d'après moi, nous serions parfaitement dans la limite de nos droits en exprimant l'opinion de cette Chambre, que c'est conforme aux sentiments de la population du Canada, que les titres héréditaires ne soient plus conférés à des Canadiens demeurants au Canada. Une expression d'opinion semblable nous ferait obtenir tout autant que de soumettre une demande au roi en lui disant: "Nous voulons que vous fassiez cela et de cette façon". Il me semble que c'est une méthode un peu rude de régler la question.

On a fait des distinctions, même dans la résolution. Je sais parfaitement que beaucoup font remarquer que c'est contraire à la démocratie d'avoir dans ce pays des hommes qui sont appelés "sir Ceci" ou "sir Cela". Je ne l'approuve pas moi-même. Mais s'ils veulent s'amuser avec cette sorte de colifichet, c'est parfait; je ne pense pas que le public s'en occupe beaucoup. Cependant, s'il n'est pas convenable et si c'est contraire à la démocratie que je m'adresse à un citoyen du pays—à qui on a conféré un titre de chevalier—en l'appelant sir—et en réalité, je ne peux pas le traiter avec courtoisie si je ne m'adresse pas à lui de cette façon—alors est-ce démocratique pour mes amis l'honorable dé-

puté de Kingston et l'honorable député de Brome—tous les deux avocats—quand ils sont devant la cour de dire avec force révérences au juge qui préside "qu'il plaise à Votre Seigneurie" ou "Votre Seigneurie ceci" ou "Votre Seigneurie cela" ou "Votre Honneur ceci" ou "Votre Honneur cela"? Déclarer que c'est antidémocratique ou que c'est contraire à la démocratie de parler des dignitaires de quelques églises comme "Monseigneur l'évêque", je pense que ce serait pousser la démocratie un peu trop loin. Mais pour être parfaitement conséquent, je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à ce que je parle à John Jones—s'il a été nommé chevalier—en l'appelant "Sir John", s'il est bien d'appeler un juge sur le banc "Votre Seigneurie".

Je ne crois pas non plus qu'il soit très conséquent de ne faire aucun effort pour supprimer les titres d'"honorable" et de "très honorable". Sans doute, il est vrai que ces titres peuvent être conférés à quelques honorables députés de cette Chambre, s'ils atteignent le sommet de leurs ambitions —et je ne doute pas qu'ils soient dignes de porter ces titres—et nous manquerions de courtoisie si nous ne les appelions pas "honorable" ou "très honorable".

Je répète que le sentiment du Canada est opposé à l'octroi de titres; mais nous irons aussi loin que nous devrions aller en réglant cette question dans la Chambre si nous exprimons cette opinion et si nous soumettons notre requête au premier ministre ou au Gouvernement.

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas beaucoup de sympathie pour la prétention que l'on a émise très souvent ce soir, qu'on a perdu du temps à discuter cette question à la Chambre. J'ai toujours été d'avis que le peuple envoie ses représentants au Parlement pour prendre tout le temps nécessaire afin de discuter les questions qui leur sont soumises. Si l'on a critiqué le Gouvernement à la dernière session pour une chose plutôt que pour une autre, c'était parce qu'il n'accordait pas assez de temps à la discussion de questions que beaucoup de députés voulaient discuter. J'ai demandé, cette année, que le Parlement soit convoqué aussitôt que possible et qu'il siège aussi longtemps que les députés le voudraient pour discuter des affaires d'intérêt public qui touchent de près le peuple.

Je suis quelque peu de l'avis de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), qu'il n'y a pas au Canada une demande d'abolition de titres comme le croient quelques personnes; pourtant, si cette proposition était soumise à un vote, je crois qu'elle l'emporterait par une énorme majorité. Le sentiment du Canada est opposé à ce que l'on confère ces titres ou qu'on les conserve. Je leur suis opposé—non pas peut-être pour la même raison que quelques honorables députés, mais en principe. Je ne crois pas que depuis mille ans, l'aristocratie anglaise ait été de quelque avantage au pays comme quelques-uns ont essayé de nous le faire comprendre. On n'avait qu'à aller en Grande-Bretagne avant la guerre—et cet état de chose doit être plus accentué depuis la guerre—pour voir le gouffre énorme qui existait entre les classes élevées et les masses populaires. Ce qui a été l'origine de toutes les révolutions sociales qui ont éclaté en Angleterre depuis l'abrogation des Corn Laws, c'est la lutte entre les classes et les masses. N'est-ce pas parce que l'aristocratie s'arrogeait les droits, les pouvoirs et les privilèges qui étaient considérés par le peuple comme hostiles à ses intérêts et qu'elle prenait pour elle les droits dont le peuple croyait être dépossédé ?

Le seul principe qui me guide pour décider la question, c'est que je ne veux pas voir régner au Canada la situation qui existe dans certains pays européens. Tout le monde admet ici—je ne blâme pas plus un parti politique que l'autre—et le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) l'a reconnu, que la distribution des titres et des distinctions honorifiques a donné lieu à des abus en ces dernières années. Il s'est trouvé que nombre de personnages ont reçu des titres qui n'y avaient peut-être pas droit; n'eussent été ces abus, je suis porté à croire que le débat de ce soir, comme les précédents, n'auraient jamais eu lieu.

Pour moi, je ne vois pas la moindre objection à ce que le souverain confère une distinction quelconque à un grand savant ou à un grand inventeur, à un homme qui a contribué à relever le niveau moral de l'humanité, ou encore qui a eu l'honneur de devenir le premier ministre de son pays, etc., car dans ces cas-là, la distinction est réellement conférée par le souverain ou par les autorités compétentes, en recompense des services rendus par les titulaires.

Cependant, il vaut mieux examiner la situation sous son vrai jour et nous rendre compte que pour un cas de cette nature, il y en a une douzaine d'autres que le roi ne connaît ni de près ni de loin et dont il n'a cure. Le roi n'a rien à voir à la distribution des honneurs, sauf dans les quelques cas marquants que j'ai énumérés.

Des gens sont faits chevaliers parce qu'ils tiennent à avoir ce titre; voilà tout. Ils ont de l'influence auprès de leurs amis politiques d'une façon ou de l'autre, et cela suffit. Bref, monsieur l'Orateur, la proposition de créer un chevalier ici en Canada provient du premier ministre du Gouvernement. . .

L'hon. M. MARCIL: Dans tous les cas?

L'hon. M. CARVELL: Certainement; du moins je le crois, sauf pour quelques exceptions assez rares. Je suis convaincu que sir Wilfrid Laurier et le présent premier ministre ont reçu leurs titres directement du roi, après leur élévation au poste de premier ministre du Canada. Dans la grande majorité des cas, cependant, le régime tend à créer peu à peu une aristocratie, car les gens du peuple veulent à leur tour faire partie de l'aristocratie, et c'est au principe que je m'oppose.

Dans un sens, je suis peiné de voir que la question a été soulevée au Parlement de cette manière. Elle a créé passablement d'agitation et donné lieu à de longs débats. Lorsque j'ai pris mon siège un peu avant six heures,—je n'ai pas été en mesure de suivre tout le débat—j'ai redouté, que le rapport du comité spécial, s'il était adopté, prierait en quelque sorte le roi de s'abstenir de conférer des distinctions militaires.

J'ai écouté les remarques de l'honorable député d'Edmonton (brigadier général Griesbach) et je me suis procuré sans tarder un exemplaire du rapport que j'ai lu; je me suis rendu compte, cependant, qu'il ne contient rien à l'appui de cette prétention. Le comité a évité de propos délibéré, c'est évident, de se prononcer contre la distribution des décorations militaires et il a sagement agi. On prie le roi—et c'est seulement une question de forme, car en réalité la requête est adressée au gouvernement du Canada—c'est-à-dire les autorités, qui ont le droit de faire les propositions relatives à la distribution de ces décorations,—de s'abstenir de conférer des titres héréditaires. Tout le monde est d'accord sur ce point. En second lieu, le comité prie les autorités de s'abstenir de conférer les titres ordinaires de chevalerie, et c'est à ce sujet que surgissent les divergences d'opinion. Je n'ai pas de mauvais vouloir contre les gens qui ont accepté des titres par le passé ni contre ceux qui en accepteront à l'avenir; c'est surtout une question d'opinion personnelle. Cependant, eu égard aux opinions que je professe et convaincu comme je le suis que la création d'une classe privilégiée n'est pas dans l'intérêt bien entendu du Canada, sans compter que la question est soumise au Parlement aux fins d'obtenir une expression d'opinion de la part des représentants du peuple, je voterai contre l'amendement et en faveur de l'adoption du rapport du comité spécial.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, je n'avais nullement l'intention de prendre part au débat, mais les graves insinuations que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a lancées contre la loyauté des autres membres du comité m'y décident.

En écoutant les remarques de l'honorable député, j'ai senti qu'il racontait des choses qu'il aurait mieux fait de taire. Je n'aurais pas relevé ses assertions, si elles avaient été exactes. A maintes reprises, l'honorable député a employé le mot "déloyauté" en faisant allusion aux autres membres du comité et à ses adversaires. Il a offert des excuses à l'honorable député de Kingston (M. Nickle), mais il est évident qu'il considère encore comme des citoyens déloyaux les autres membres du comité et les députés qui ne pensent pas comme lui sur cette question.

M. COCKSHUTT: L'honorable député n'a pas le droit de faire une pareille assertion. J'ai fait observer qu'il y a quatre liens qui nous rattachent à l'empire, et que le fait de les couper constitue un acte d'infidélité. Du moment que l'honorable député n'a coupé aucun de ces liens, il ne tombe certainement pas dans la catégorie des citoyens infidèles.

M. THOMSON (Qu'Appelle): L'honorable député n'a pas le droit de m'accuser de manquer de fidélité, quand je croirais tout ce qu'il dit, ce qui n'est pas. Il n'a pas plus le droit de mettre ma fidélité en doute que moi de mettre la sienne en question, parce qu'il est d'un avis opposé. Ces accusations de déloyauté commencent à n'être plus de mise, et c'est une honte d'y avoir recours dans une occasion quelconque. Une cause que l'on éprouve le besoin de soutenir par de tels moyens me paraît bien faible, et mon honorable ami n'y a recours que pour ce motif de la faiblesse de la cause qu'il soutient.

L'honorable député cherche à faire croire à la Chambre que ceux des membres du comité dont l'avis était contraire au sien sur la plupart des questions soumises à l'examen du comité étaient en faveur d'une acceptation de ces titres étrangers. Pas un mot n'a été prononcé à nos séances qui légitime cette assertion. A l'appui de ses

dires, il affirme que j'ai proposé un amendement. Il est vrai que j'en ai fait la proposition, et mon honorable ami lui-même l'a acceptée. Sa motion en fait foi. Si lecture était faite ici de cette motion, vous la considéreriez comme impraticable. Elle est d'apparence quelque peu étrange. Il ne se soucierait guère, je crois, d'en donner lui-même lectutre.

M. COCKSHUTT: L'honorable député a-t-il cette motion sous la main?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Mon honorable ami était tout prêt à l'accepter. On nous a dit que la résolution que nous nous proposions de soumettre à la Chambre était une insulte à Sa Majesté. Elle lui demandait de ne plus conférer dorénavant aucun titre ni distinction honorifique; or, mon honorable ami se déclare prêt à soutenir un amendement par lequel nous demanderions à Sa Majesté, ou exigerions d'elle:

> Qu'elle prenne les mesures nécessaires, législatives ou autres, pour assurer l'extinction des titres, dignités, distinctions,—celle de pair du royaume par exemple,—au décès d'une personne présentement domiciliée au Canada ou ayant sa résidence habituelle alors qu'elle jouissait d'un titre honorifique héréditaire, d'une distinction, d'une dignité ou d'un titre de pair du royaume, et que dorénavant aucun de ces honneurs, distinctions, dignités ou titres de pairs du royaume puissent être acceptés, possédés ou employés par aucune personne....

C'était insulter grossièrement Sa Majesté que de lui dire: Nous ne voulons plus que vous conféries des titres de chevalerie, mais on pouvait fort bien lui dire: Vous ne devez pas conférer la pairie à des Canadiens. Il faut ne pas avoir grande confiance dans la cause que l'on défend pour tenter de la soutenir par des arguments aussi absurdes. Une chose est indigne et insultante, pendant qu'une autre, absolument la même, pour ne pas dire pire, est très correcte.

Je ne me propose pas de discuter cette question, car elle me paraît l'avoir été suffisamment. De même que le ministre des Travaux publics (M. Carvell), je ne sache point que cette affaire émeuve beaucoup les esprits. Je ne laisse pas cependant de croire que le public en général s'attend à une décision de notre part. Je ne dis pas que, selon moi, la Chambre a perdu un temps considérable et je n'entends pas en perdre moi-même. J'ai remarqué cependant que ceux-là qui se plaignent davantage d'une perte de temps ont parlé beaucoup plus longuement qu'il n'y avait lieu, et je ne suivrai pas leur exemple. Je suivrai plutôt celui que nous a indiqué le ministre des Travaux publics. Les raisons qu'il apporte à l'appui de sa thèse sont les miennes, et c'est pour ces raisons que je voterai contre l'amendement et en faveur du projet de résolution.

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Monsieur l'Orateur, avant que le vote soit pris, je désire présenter quelques observations sur le sujet qui nous occupe. La question des titres héréditaires n'est plus sujette à discussion; elle a été réglée il y a plus d'un an. Le décret rendu par le Gouvernement et soumis à la Chambre énonce en termes formels que dorénavant nul titre héréditaire ne sera conféré à une personne ayant sa résidence habituelle au Canada, et il ajoute:

> Les mesures qu'il faut seront prises, législativement ou autrement, pour assurer que, passé une période prescrite, nul titre honorifique tenu par un sujet de Sa Majesté ayant aujourd'hui ou plus tard sa résidence habituelle au Canada, ne sera reconnu comme ayant un effet héréditaire.

Ce décret exprime les vues les plus avancées que jamais Gouvernement ait exprimées dans ce pays sur la question des titres au Canada. Ces propositions ont été adoptées par la Chambre et la décision rendue a été communiquée au gouvernement impérial, de sorte que le Gouvernement et le Parlement sont l'un et l'autre liés à cette politique qui, j'en suis sûr, est vue d'un bon œil par le peuple canadien.

Pour ce qui est de la chevalerie, il peut n'y avoir pas la même unanimité que dans le cas des titres héréditaires, mais je crois néanmoins que la masse des citoyens juge qu'il n'est pas de l'intérêt du pays que l'on confère davantage le titre de chevalier. Cette opinion quasi unanime des citoyens du Canada me paraît être fondée sur des motifs très sérieux.

Le ministre des Travaux publics et d'autres membres de la députation ont déjà adressé la parole sur ce sujet, et je ne répéterai pas les arguments dont ils se sont servis. Je me contenterai de dire que si nous allions continuer de décorer ainsi certains hommes, si honorables qu'ils soient et si grands que soient les services qu'ils ont pu rendre, nous pécherions contre l'idée démocratique qui prévaut dans un pays comme le Canada, l'expérience nous ayant démontré que nous ne pouvons limiter ces décorations aux quelques hommes que chacun reconnaîtrait comme dignes de les recevoir. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qu'a dit le député d'Edmonton-Ouest (le général Griesbach), et si je l'ai bien compris, il a prétendu que par suite de l'adoption de ce rapport dans sa teneur

actuelle, il serait impossible de conférer des titres aux militaires. Dans ce cas je voudrais qu'il fût modifié de manière à ne pas empêcher l'autorité compétente de conférer des distinctions, des décorations ou des titres à des soldats qui se sont distingués dans la guerre actuelle, parce que plusieurs ont déjà été décorés et que d'autres ont été proposés.

Avant la session la question a été soumise au Gouvernement, et il a décidé, avec sagesse, de ne prendre aucune attitude avant qu'elle n'eût été étudiée en comité général. Pour moi, je ne vois pas pourquoi des militaires déjà décorés devraient se trouver en meilleure posture que ceux qui ont mérité eux aussi des décorations, mais ne les ont pas encore reçues.

On m'objectera peut-être que pas un militaire ne devrait être décoré. Ce que je suggère, moi, c'est qu'ils devraient tous être traités également. Je voterai contre la proposition d'amendement, parce qu'il y est dit que nous devrions continuer de conférer des titres de chevalier à des citoyens de ce pays. Je serais heureux de voter en faveur d'une proposition d'amendement demandant que le rapport fût renvoyé à un nouvel examen du comité pour y être modifié de manière à dire clairement qu'il n'empêchera pas de reconnaître le mérite des soldats qui ont fait du service outremer, et qu'il les mettra sur un pied d'égalité avec ceux qui ont déjà été décorés; mais si aucun tel amendement n'est proposé, je voterai pour le rapport.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, je tiendrais à dire quelques mots, non pas à titre d'argument, mais plutôt à titre d'explication. Comme membre du comité qui a été institué à ce sujet je n'ai pu me prononcer en faveur du rapport, et il est peut-être à propos que je dise pourquoi. Sur la question des titres héréditaires il n'y a pour ainsi dire aucune divergence d'opinion entre nous. Le peuple et la députation me paraissent également d'avis qu'il ne doit plus être conféré de titres héréditaires au Canada, à l'avenir, ni sur ni sans la proposition du Gouvernement, ni sur ni sans la proposition du premier ministre. Voilà, d'après moi, la signification de ce rapport.

Pour ce qui est des titres en général, je me suis trouvé d'accord avec la majorité, mais non pas sans une certaine hésitation. Je ne suis pas de ceux qui croient que la collation de ces titres est mauvaise en principe. A l'origine de la Confédération ou avant qu'elle fût établie, on accordait de ces titres moins souvent, on les accordait à des hommes d'une distinction incontestable, et l'opinion publique n'y était pas opposée. Personne n'a trouvé à redire à ce qu'on eut conféré un titre à sir John A. Macdonald ou à sir George-Etienne Cartier, par exemple. Je crois cependant, qu'au début la collation de ces titres a provoqué un peu de jalousie et de malaise. Il est historiquement vrai qu'il est résulté du malaise et de la jalousie de ce que le titre reçu par M. John A. Macdonald était supérieur à celui qu'on avait offert à M. George-Etienne Cartier. M. Cartier et ses amis, surtout, s'en étant trouvés mortifiés, on a consolé cet homme d'Etat en lui conférant le titre de baronnet, qui était supérieur à celui que M. Macdonald avait reçu. Pourquoi ne leur avait-on pas conféré d'abord, à tous deux, un titre semblable? C'est parce que M. Cartier n'ayant pas de fils, son titre ne devait pas durer longtemps. Abstraction faite d'une petite jalousie comme celle-là, l'opinion publique n'a pas été opposée à la collation de ces titres tant qu'on n'en a accordé que rarement, et seulement pour services d'une valeur incontestable. Si l'on trouve à y redire, ce n'est que depuis quelques années, c'est-à-dire depuis que par l'influence d'un parti ou de l'autre, il en est offert en plus grande abondance. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la liste de ceux qui ont été décorés, pour y trouver les noms de plusieurs personnages illustres et dont les longs états de service et les mérites ne sauraient provoquer que de l'admiration. Certes, on constatera que presque tous ceux qui y figurent sont gens honorables et estimables.

Mais si vous demandez pourquoi tel ou tel homme en particulier a reçu des titres honorifiques, vous restez perplexe. Il est vrai que celui qui a été ainsi honoré est un homme honorable; mais, dans son entourage immédiat, vous pouvez compter des milliers d'hommes honorables. C'est également un homme estimable; mais des hommes tout aussi estimables qui l'entourent et se livrent aux mêmes travaux n'ont pas obtenu de titres honorifiques. Voilà comment il s'est créé, avec le temps, et par de semblables réflexions, une opinion opposée aux titres de chevaliers.

On me répondra que l'abus d'une chose n'est pas une raison valable pour l'abolir. Mais les adversaires de ces titres soutiennent avec autant d'à propos que le maintien de ce régime perpétuera les maux qu'il entraîne. Comme le choix des décorés se fait par le gouvernement, ou sur la recommendation du gouvernement alors au pouvoir, il s'y glisse inévitablement du fa-

voritisme politique ou personnel. Autant de considérations qui ont augmenté le nombre des adversaires de cette coutume.

Je ne crois pas que le peuple soit le moindrement surexcité à cet égard, comme l'ont insinué certains députés, mais une grande partie de l'opinion publique est opposée aux titres. Pour cette raison, et non par principe, j'ai, en triomphant d'une certaine répugnance, approuvé le projet de recommander l'abolition des titres, au moins en ce qui concerne l'ordre de la chevalerie. Si l'avantage m'eût été offert de voter sur ces questions séparément, par l'introduction d'une motion relative aux titres héréditaires, je me serais indubitablement prononcé contre l'usage de ces titres. Mais je n'aurai pas cet avantage. S'il m'eût été permis de voter séparément sur l'usage des titres ordinaires de chevaliers, j'en aurais voté l'abolition, non sans quelque répugnance. Ce privilège ne m'a pas non plus été offert.

Il me reste à expliquer pour quels motifs j'ai différé d'opinion avec les membres du comité. J'ai pensé que l'opposition aux titres qui existait dans le pays—et je ne veux pas en exagérer l'étendue—avait trait aux titres héréditaires et aux titres ordinaires de chevaliers. Le sentiment public n'allait pas plus loin que cela, et je ne voyais pas pourquoi nous devions le devancer. Quel sujet avons-nous de nous inquiéter des C. M. G., des C. B., et des O. S. I., quand si peu de personnes en connaissent la signification? Je doute même qu'il y ait beaucoup de monde qui sache ce que veulent dire les trois lettres C. M. G. Il est évident qu'il s'agit d'une marque d'honneur et de distinction, mais vous rencontrerez dans la rue cinq hommes sur six qui seront incapables de vous expliquer la différence entre C. M. G. et C. B. Et si, à l'occasion, il plaît à Sa Majesté d'honorer quelqu'un d'un C. M. G. ou d'un C. B., je ne vois pas que nous ayons lieu d'en faire du mauvais sang. Il se peut que ces titres honorifiques soient les premiers pas vers la chevalerie, d'un dans l'ordre du Bain, l'autre dans l'ordre de Saint-Michel et Saint-George, et je conçois que celui qui ne voit pas ces ordres d'un bon œil n'aime pas à ce que des titres secondaires soient conférés. Il y a aussi l'O. S. I.—l'ordre du Service impérial, que l'on confère parfois à de vieux fonctionnaires de l'Etat. Je ne saurais dire quels sont ceux qui possèdent ce titre à Ottawa, mais cela n'a jamais fait de mal à personne. Bref, je ne comprends pas pourquoi l'on s'est arrêté aux titres secondaires.

Il y a également les titres et les décorations des pays étrangers. Je n'ai pu assister à toutes les séances du comité, et des résolutions ont été adoptées en mon absence que je n'aurais pas approuvées. Ces résolutions ont été tout naturellement et à juste titre insérées dans le rapport du comité. S'il plaît à un pays étranger d'accorder à un sujet canadien une marque de distinction qui ne comporte pas le titre de chevalier, je ne vois pas quel prétexte au monde nous aurions de nous y opposer. Cela se produit rarement, et les cas les plus fréquents viennent de la république française, qui a décoré un certain nombre de nos concitoyens de la Légion d'honneur. Pourquoi empêcherions-nous l'un des nôtres de recevoir cette décoration, s'il plaît au gouvernement français de la lui accorder et qu'il soit heureux de l'accepter? Toute l'opposition qui s'est manifestée dans le public concerne uniquement les titres héréditaires et les ordres de chevalerie, qui impliquent le préfixe "sir". Le peuple ne se soucie pas des autres titres, et le comité n'avait pas sujet de les introduire dans son rapport à la Chambre, au moins selon moi. Car, le comité a suivi l'opinion de ses membres, et je n'ai rien à redire à cela. J'exprime simplement ma façon de penser. Et puisque je ne vois aucune nécessité de prendre en considération ces titres secondaires, je ne saurais donner mon adhésion au rapport.

L'hon. M. LEMIEUX: J'étais, monsieur l'Orateur, l'un des membres du comité, et j'ai appuyé les diverses résolutions incluses dans le rapport qui a été soumis à la Chambre. Mon opinion n'a pas changé depuis, et je voterai l'adoption du rapport. Ce n'est pas le moment de fendre un cheveu en quatre, et le comité a adopté le rapport à une très forte majorité.

Trois membres seulement, je pense, ne voulaient pas du principe général qu'il préconise et l'honorable député préopinant n'était pas de ceux-là. Le comité adopta le rapport à la suite d'un examen à fond de la question, et il s'agissait de savoir si le Canada dorénavant abolirait ou maintiendrait les distinctions de classes. Le comité conclut à peu près unanimement qu'il y avait lieu de se défaire de tout ce qui pourrait tendre à maintenir ces distinctions.

Monsieur l'Orateur, nous ne vivons pas en Angleterre; si nous y vivions, je concevrais que certains membres de la députation pussent avoir des doutes à cet égard. Là, les habitudes sociales, les traditions, diffèrent à cet égard. Quant à moi, je présente mes hommages à l'aristocratie anglaise. Je n'ignore pas quel a été le rôle de cette aristocratie dans l'histoire, et quel bel exemple elle a donné au cours de la récente

guerre. Mais, je le répète, nous ne sommes pas ici en Angleterre; nous sommes au Canada, en un pays démocratique, et, au moment actuel, eu égard à ce qui se passe chez nous, je ne sache pas que le Canada puisse mieux faire que d'abolir les distinctions de classes.

Certains honorables députés ont parlé de décorations militaires. Je ne m'oppose pas, monsieur l'Orateur, à ce que l'on accorde des distinctions militaires, comme le V.C., le D.S.O. ou la Croix militaire, mais je suis de l'avis exprimé par l'honorable représentant de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion); en accordant des décorations aux officiers de haut grade, vous allez commettre un passe-droit au détriment de ce soldat modeste et sans prétention qui a mené la vie dure des tranchées. Dans la présente guerre, le soldat a tout autant droit aux distinctions, aux décorations que l'officier supérieur.

M. MANION: Je n'ai jamais dit un mot au sujet de décorations; je n'ai parlé que des ordres de chevalerie.

L'hon. M. LEMIEUX: A mon avis, monsieur l'Orateur, dans cette guerre, le simple soldat avait l'âme tout aussi chevaleresque que le colonel, le major ou le général. Ils étaient tous d'une race chevaleresque, et s'il faut faire une distinction, le plus noble chevalier est celui qui a perdu la vie. Et quelles sont les décorations réservées aux morts? Des croix de bois!

Le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) a fait allusion à sir Wilfrid Laurier, et il l'a fait avec cet esprit généreux qui inspire généralement ses pensées et ses actions en cette Chambre et ailleurs. Comme question d'histoire, il est bon que nous sachions comment mon ancien leader a été créé chevalier. Il est constaté que, pendant la campagne qui précéda les élections de 1896, à une assemblée, tenue dans l'Ontario, sir Wilfrid Laurier fit cette fameuse déclaration: "Je suis démocrate to the core". Il était devenu premier ministre lorsque le jubilé de la reine eut lieu en Angleterre, et il figura comme représentant du Canada dans cette circonstance. Il n'avait pas alors modifié ses vues; il était comme toujours démocrate dans l'âme. Mais comment aurait-il pu refuser l'honneur, la distinction, lorsque, sans avoir été consulté au préalable, et prenant son siège au château de Windsor, à titre de membre du Conseil privé de Sa Majesté, il eut ce document sous les yeux. Telle est l'histoire de l'élévation de sir Wilfrid Laurier à la dignité de chevalier. S'il avait été consulté, jamais il n'aurait accepté cet honneur; mais, d'autre part, s'il l'avait rejeté en pareille circonstance, on aurait jugé que c'était un manque d'égards. Cependant, personne ne l'ignore, c'était un véritable gentilhomme. La manière dont cet honneur lui fut conféré alors atteste sa modestie, ses dispositions vraiment chevaleresques, et en même temps son dévouement aux intérêts du Canada. Or qu'on me permette de citer, ici, un autre incident de la carrière de sir Wilfrid Laurier. Il est de nature à éclairer ce qui s'est passé dans la circonstance que je viens de mentionner. Il nous convaincra, monsieur l'Orateur, que sir Wilfrid Laurier a toujours été démocrate dans l'âme, au sens de sa déclaration d'avant 1896. Le fait n'est pas connu des membres de cette Chambre, il n'est pas connu du public, mais dans l'histoire de sir Wilfrid Laurier, qui est à s'écrire, il sera mis au jour. Il est arrivé une fois, peut-être deux, mais certainement une fois, que sir Wilfrid Laurier a reçu l'offre de l'élévation à la pairie, et il l'a rejetée. Tel était le tempérament de sir Wilfrid Laurier. Les vrais démocrates de notre pays peuvent fort bien le prendre pour modèle.

Je ne me propose pas de m'étendre d'avantage sur le sujet. Les problèmes que nous avons à résoudre sont assurément d'une grande gravité. Je ne vois pas qu'il soit sage, pour le Gouvernement actuel, ou aucun autre, de faire une lutte suprême en vue du maintien de ces titres qui, par le passé, ont été distribués avec une telle profusion. Je songe, en ce moment, à certains honneurs qui ont été conférés récemment et qui ont froissé la conscience publique, parce que les récipiendaires n'en étaient pas dignes. Je suis persuadé qu'ils ont été conférés sans que Sa Majesté en sût rien. C'était un simple cadeau des whips des partis; rien de plus. Ils ont été conférés à ces messieurs pour valeur reçue. Des hommes occupant de hautes situations, en Angleterre, ont déclaré, sous leur signature, que, avant les élections, les titres s'obtenaient moyennant finance.

Pourquoi perpétuer ce système dans notre jeune pays? L'opinion publique est carrément opposée à toutes distinctions de classes au Canada, et le public se réjouira du résultat de notre vote, ce soir.

M. NICHOLSON (Algoma): Monsieur l'Orateur, mon amendement a été rédigé à la hâte. J'en ai un autre ici dont la forme est un peu meilleure. Je ne sais pas s'il me sera permis de le substituer à l'autre. Il ne change aucunement le principe de l'amendement.

DES VOIX: Non, non.

M. l'ORATEUR: Un amendement est soumis à la Chambre, et il est strictement régulier. L'honorable député demande tout simplement à lui donner une meilleure rédaction. Cela ne peut être fait que du consentement unanime de la Chambre. Je vais lire le nouveau texte de l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson):

Que le rapport ne soit pas adopté, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen du comité spécial avec l'instruction de le modifier en supprimant le paragraphe "a" du projet d'adresse à Sa Majesté et en biffant tous les paragraphes après ledit projet d'adresse et y ajoutant le paragraphe suivant au rapport dudit comité spécial:

"Qu'en faisant des recommandations à Sa Majesté pour la collation de l'ordre de chevalier ou autre titre ou distinction honorifique à des personnes domiciliées ou ordinairement résidantes au Canada, le plus grand soin devrait être pris dans le choix des personnes proposées, et qu'on devrait tenir compte particulièrement du mérite personnel et des services distingués desdites personnes."

La Chambre consent-elle à la substitution de cet amendement au premier?

(Assentiment.)

M. NICKLE: Si aucun autre député ne désire prendre la parole, j'aimerais user de mon privilège de clore le débat. Je me suis trouvé cet après-midi dans la même posture que M. Storey, qui devint juge, après sa nomination à la cour suprême. Au début de sa carrière, il avait rédigé une loi du congrès qu'il tenait pour un modèle de perfection. Il était certain qu'en dépit de toutes les attaques possibles, aucun doute ne pourrait être soulevé dans l'interprétation de la loi dont il était l'auteur. Plus tard, cependant, après qu'il eut été élevé à la dignité de juge, des avocats retors, plaidant devant lui, interpretaient chacun à sa façon cette loi. Finalement, le juge fut tellement mêlé lui-même qu'il avoua comprendre difficilement ce que voulait dire sa propre loi. Voilà la position dans laquelle je me trouverais moi aussi, s'il me fallait me défendre contre tous les arguments subtils apportés contre le rapport. On l'a attaqué à tous les points de vue de la logique, du loyalisme et de l'inconséquence.

L'heure est trop avancée pour répondre longuement à toutes les attaques, mais en toute justice pour moi, il est une remarque personnelle du leader de l'opposition que je ne saurais passer sans la relever. Cette remarque me taxe d'inconséquence pour ma conduite et mon vote du 14 du mois dernier.

Le chef du Gouvernement (sir Thomas White) a certainement montré beaucoup de courtoisie en donnant à la Chambre une explication de ce qui s'est passé. Son explication est exacte dans tous ses détails. Ma résolution déposée à la Chambre au début de la session est demeurée au Feuilleton, un temps interminable jusqu'à ce que le Gouvernement y eût appelé mon attention. Quelques semaines avant le débat, le leader intérimaire du Gouvernement m'a demandé si je consentirais à accepter un comité impartial, composé de membres des deux partis qui étudieraient, au point de vue juridique, les questions difficiles de la résolution. Je lui répondis que j'acceptais. Je fis part de la situation aux partisans de ma motion et ils furent de mon avis.

Quelle ne fut pas ma surprise, le soir du débat du 14 avril, de constater la situation politique qui venait d'être créée, situation qui me mettait dans une position difficile. Je devais adopter une attitude que le pays accuserait certainement d'inconséquence ou il me fallait manquer à ma parole au leader du Gouvernement. Il est des choses qu'un homme d'honneur, même s'il doit faire face à un blâme possible, doit considérer sérieusement, surtout si, en manquant à la parole donnée, il serait cause de la chute du ministère. J'avais donné ma parole, et ceux qui m'appuyaient avaient promis également que nous accepterions ce comité.

Un nombre de députés avaient quitté la ville, s'étaient rendus dans leurs foyers pour les vacances—à l'occasion de la fête de Pâques, je crois—croyant qu'un comité allait être nommé; et ç'aurait été, de ma part, la plus noire perfidie, la plus vile trahison si, lorsque je voyais le Gouvernement de ce pays dans une position précaire, je n'avais pas tenu parole à un homme que je connaissais depuis vingt ans et qui, à mon égard, n'avait jamais manqué, d'un iota, à ses promesses. Voilà l'explication de mon vote ce soir-là. J'ai tort de dire "explication": ce n'est pas une explication; c'est la raison de mon vote ce soir-là. J'avais dit à l'honorable leader du Gouvernement que j'accepterais le comité et, à plusieurs députés qui me parlaient de la chose et me demandaient s'il y aurait un vote, j'ai répondu que la question serait remise à un comité et qu'en définitive elle serait discutée en cette Chambre sans aucune considération de parti politique.

M. CAMPBELL: Je voudrais savoir, alors, pour quelle raison la résolution a été proposée sans aucune mention d'un comité.

M. NICKLE: La résolution avait été inscrite au feuilleton depuis sept ou huit

semaines. J'étais obligé de la présenter dans sa forme d'alors, puisque je ne savais pas d'avance quelle était l'attitude du Gouvernement. C'est alors qu'on m'a fait l'offre d'un comité que j'ai trouvé une heureuse solution de la difficulté. L'affaire a peut-être été bâclée gauchement; je ne défends pas la méthode suivie; je veux simplement faire comprendre au comité que j'ai tenu parole au premier ministre intérimaire et que le premier ministre intérimaire a tenu sa parole.

M. CAMPBELL: Vous n'avez aucunement fait entendre qu'il existait un arrangement de la sorte.

M. NICKLE: Je ne dis pas du tout que certains députés ne se sont pas trouvés dans une position difficile; je ne dis pas du tout cela.

Un DEPUTE: Vous ne vous en occupiez pas.

M. NICKLE: Oui, je m'en occupais. Je ne sais quelle circonscription représente l'honorable député qui a dit que je ne m'en occupais pas. J'ai été atteint plus qu'on ne croit, mais je n'en aurais jamais parlé si la question n'avait pas été soulevée en Chambre. Cet après-midi—mes lèvres auraient été scellées. A présent, monsieur l'Orateur, je veux porter à l'attention de la Chambre une affaire personnelle, mais qui se rattache au sujet en discussion. L'honorable député de Toronto-Sud a parlé cet après-midi avec une éloquence marquée—une éloquence qui a ému la Chambre et ébranlé mon argumentation en faveur de la résolution. C'était un effort oratoire remarquable, mais l'honorable député a-t-il été conséquent avec lui-même? A mesure qu'il critiquait le langage du rapport il devenait de plus en plus éloquent; il a prononcé ce langage une insulte à Sa Majesté. Il tremblait d'émotion lorsqu'il dénonçait l'arrogance, si on me permet ce mot, qui avait poussé le comité à déclarer qu'il y avait lieu de s'approcher de Sa Majesté pour La prier de décider, par une loi, ou autrement, de l'abolition des titres. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) était également ému cet après-midi lorsqu'il a attaqué le sujet du même point de vue; et, de même, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). En imagination, je voyais Sa Majesté reculer à la vue de cette épouvantable résolution, et je me disais en écoutant parler ces messieurs: "Oh logique, tu es bien précieuse!" En effet, je me souvenais que le 21 mai 1918, le très honorable leader du Gouvernement a proposé un amendement à ma résolution d'alors et que les mêmes messieurs qui ont tremblé d'indignation cet après-midi et ce soir, ont voté exactement en faveur du même langage dans la résolution du premier ministre que le langage inscrit dans la résolution que j'ai présentée aujourd'hui. La résolution du premier ministre adoptée par cette Chambre en 1918, était conçue en ces termes:

> Nous, les fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté les Communes du Canada assemblés en Parlement, prions humblement Votre Majesté qu'il lui plaise gracieusement de ne conférer dorénavant aucun titre héréditaire à vos sujets domiciliés ou demeurant en Canada.

Et ainsi de suite. C'est sur cette résolution que fut pris le vote, donné en détail aux pages 2488-89 du Compte rendu, et au nombre de ceux qui ont voté en faveur de la résolution je trouve les noms de Edwards, Cockshutt et Sheard. Lorsque j'ai rédigé ce rapport—car en partie, j'en suis l'auteur—j'ai employé exactement le même langage que celui dont s'était servi le premier ministre afin qu'on ne pût pas, dans cette Chambre m'accuser de déloyauté.

Car j'ai entendu dire, en cette Chambre et au dehors, que c'était manquer de loyalisme que d'inviter Sa Majesté à faire une concession demandée par le peuple canadien. Et pourquoi donc? L'institution monarchique est-elle si faible qu'elle ne puisse se maintenir d'elle-même? Les honorables députés qui ont parlé veulent-ils laisser entendre à la Chambre et au pays que l'attachement du Canada à l'empire est si faible qu'il ne peut être préservé que par le maintien des titres honorifiques? Je ne le crois pas; je ne pense pas que ce soit l'avis du pays; je ne pense pas que ce soit celui des membres de la Chambre. Si 500,000 hommes sont allés au front, et si 60,000 reposent sous le sol de Flandre, ce n'est pas parce qu'ils espéraient obtenir des distinctions. Ils sont allés à la guerre mus par le patriotisme, par le sentiment du devoir. C'est insulter à la mémoire de ces hommes que de faire des titres honorifiques le lien qui unit le Dominion à la Grande-Bretagne. Ils n'ont probablement aucune part dans l'attachement des colonies à la métropole. C'est un lien de chaude sympathie, un lien sentimental, qui affermit cet empire répandu sur toutes les mers, et qui l'a rendu si fort devant un ennemi puissant.

J'ai à dire un mot ou deux de plus à propos d'une parole du député de Red-Deer (M. Clark), cet après-midi. C'est un admirable argumentateur. Sa faconde, sa vive

intelligence, son style cadencé, s'imposent à l'esprit. Mais qu'a-t-il dit, cet après-midi? Non content d'avoir des aptitudes marquées, d'être le premier orateur de la députation, il a employé ces mots à mon égard, cet après-midi. Et si je n'ai pas bondi de mon siège, c'est ce que je pus difficilement en croire mes oreilles quand j'entendis le député de Red-Deer parler ainsi. Il a dit:

Avec ma forme d'esprit, je ne saurais accepter cette combinaison de l'hypocrisie démocratique et de fatras illogique. On nous demande d'adopter ce rapport, dont un aliéna recommande à Sa Majesté l'extinction des titres honorifiques en Canada, et de retenir les titres d'"honorable", qui, je le soutiens, sont eux-mêmes, en bon anglais, des titres honorifiques.

"L'hypocrisie démocratique"! Ne doit-on pas me juger aussi sincère lorsque je préconise l'abolition des titres que l'honorable député de Red-Deer lorsqu'il soutient que la libre-échange serait un principe économique sain pour le pays? Si je ne puis obtenir d'un seul coup tout ce que je veux, dois-je pour cela être jugé moins sincère qu'il le serait, si le Gouvernement lui accordait quelque chose, mais pas tout ce qu'il demande? Ne s'aperçoit-il pas qu'aucune politique bien mûrie, aucun progrès en matière publique, ne s'effectue par bonds? Dans toute grande réforme, le progrès se fait petit à petit. Aux honorables députés auxquels on demande de voter pour l'amendement de l'honorable représentant d'Algoma-Est, je dis qu'on leur cache l'issue par un subterfuge. Il ne s'agit pas de savoir si telle chose sera, au point de vue de la logique, le facteur déterminant. Il s'agit de savoir si cette Chambre s'en tiendra ou non aux exigences de la population de ce pays. La population du pays ne veut pas que les titres soient maintenus. L'honorable député de Frontenac l'a déclaré. Or, il recule d'horreur devant le vote. Pourquoi? Parce qu'il pense que Sa Majesté pourrait être insultée. Et pourtant il a favorisé, l'an dernier, une résolution couchée dans les mêmes termes. Le député de Red-Deer dit que c'est un illogisme. Il n'y a jamais eu de comité plus logique que celui qui s'occupa des titres, honneurs et distinctions. Soulevons le voile et voyons ce qui arriva. Le comité se réunit, et quant à l'opportunité d'abolir les titres héréditaires, il n'existait pas de doute; là-dessus nous étions d'accord. Puis venait la question des ordres de chevalerie; le vote là-dessus fut de 17 contre 3, si je me souviens bien. Le scrutin fut ensuite pris sur les ordres inférieurs; il y avait une divergence moins marquée; je ne sais pas les chiffres exacts. Le comité s'ajourna. A la réunion suivante, l'honorable député de Red-Deer nous invita, pour être conséquents, à abolir, les titres d'"honorable" et de "très honorable". Je lui dis: "Si vous êtes de cet avis, mettez-le sous forme de résolution, que vous soumettrez à l'approbation du comité. L'honorable député de Red-Deer rédigea donc la résolution que voici:

Ce comité est d'avis que, au cas où le Parlement jugerait à propos d'abolir les titres honorifiques au Canada, il y aurait lieu de faire des démarches pour qu'aucun citoyen du Canada, résidant en Canada, ne porte désormais le préfixe d'"honorable" ou de "très honorable".

Qu'arriva-t-il?

Si le comité avait accepté cela, il aurait dépassé ses attributions, car la question des préfixes "honorable" et "très honorable" n'avait pas été discuté par la Chambre. De plus, je n'ai aucun doute que les membres du comité qui étaient opposés à la décision prise au sujet des ordres de chevalerie et des titres de noblesse, auraient persisté à présenter résolutions sur résolutions, jusqu'à ce que toute l'affaire eut tourné au ridicule. Peu importe où l'on serait arrêté, on aurait accusé quand même le comité d'être absurde et de manquer de logique.

A mon avis, le comité a été très logique. Il a dit: "La question soumise par la Chambre était celle des titres héréditaires, des ordres de chevalerie et des différents grades de ces ordres c'est là tout ce dont nous devons nous occuper. "Et il s'est arrêté là. C'est pourquoi je prétends, monsieur l'Orateur, que le comité n'a point manqué de logique en votant sur la question des titres "honorable" et "très honorable".

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami me permettra-t-il de poser une seule question) L'expression "très honorable", précédant le nom d'une personne, est-elle un titre?

M. NICKLE: Je la considère certainement comme un titre. Une autre question a été soulevée par le député de Brantford (M. Cockshutt), qui faisait également partie du comité. Je dois admettre que j'ai eu de la difficulté à suivre ses explications. Il a commencé par un torrent d'éloquence, disant que c'était le roi qui conférait les titres, et, cependant, l'an dernier, à la demande du premier ministre, il a voté pour une résolution confirmant l'arrêté ministériel qui déclarait distinctement et catégoriquement que le roi ne devait plus conférer de distinctions honorifiques excepté sur la recommandation de ses ministres. Autrement dit...

M. COCKSHUTT: Puis-je corriger mon honorable ami? J'ai parlé du roi "entouré de ses conseillers", et je ne veux pas qu'on oublie ces mots.

M. NICKLE: La façon dont l'honorable député s'est exprimé importe peu. Je suis tout prêt à accepter sa définition, et si c'est comme cela qu'il l'explique, alors l'accusation de manquer de fidélité au souverain ne tient plus debout.

J'arrive maintenant à la question des titres étrangers. Voici comment la chose est venue devant le comité. En ma qualité de président du comité, j'avais reçu la lettre suivante du président du conseil privé:

Cher monsieur Nickle.

J'ai été chargé par le conseil de vous transmettre la copie d'une communication provenant du secrétaire d'Etat, en même temps que certains documents ayant trait aux titres de noblesse. Il y est question des personnes résidant au Canada qui acceptent des titres de souverains étrangers.

Le pli contenait aussi une autre lettre adressée par le sous-secrétaire d'Etat au président du Conseil privé, attirant l'attention de ce dernier sur le fait qu'un haut personnage étranger avait offert un titre à un citoyen canadien et demandait l'opinion du comité à ce sujet. Or, voici ce qui est arrivé. Un des membres du comité souleva une objection, disant que la question ne pouvait pas être discutée. Mais vu qu'elle avait été communiquée au président du comité par le président du conseil privé, et étant donné la mission dont le comité avait été chargé par la Chambre, le président en conclut qu'elle pouvait être examinée. Voici ce que la Chambre demandait au comité:

La Chambre a soumis au comité diverses questions ,en même temps que celle des honneurs, titres honorifiques et décorations à être accordées aux sujets de Sa Majesté résidant en temps ordinaire au Canada, y compris ceux qui ont, outre-mer, au Canada ou ailleurs, servi dans la marine, dans l'armée ou à titre civil ou relativement à la guerre.

La résolution ne limitait pas la discussion aux titres de noblesse anglais, et il fut décidé conséquemment que le comité pouvait discuter la demande. Quel fut le résultat?

Sur la proposition de M. Cockshutt, il a été résolu que du moment que ce comité a décidé de recommander que Sa Majesté le roi ne conférera plus de titres de noblesse aux Canadiens, le comité s'oppose à ce que les Canadiens acceptent des titres de noblesse de monarques ou gouvernements étrangers.

Cependant le député de Brantford déclare ce soir qu'il est prêt à voter pour un amendement qui est la négation même de la résolution qu'il a préparée en comité. O logique, tu es bien précieuse!

Des DEPUTES: Allez-y.

M. NICKLE: Et le député de Brantford a parlé en badinant de l'invité à la noce resplendissant sous son riche costume. Mais je lui ferai remarquer que le personnage qui portait ce costume de noce le porte toujours dans les grandes occasions, tandis que le député de Brantford en porte un semblable constamment.

J'irai plus loin, mais je veux me hâter, car il se fait tard.

M. NICKLE: Le député d'Algoma m'a signalé, entre autres choses, ce qu'il appelle l'irrégularité de l'expression se rattachant à une profession ou à une occupation ou à une charge, employée qu'elle est dans le paragraphe "a" du 1er alinéa du rapport. Déchiffrons-en le sens et voyons si ce rapport est, oui ou non, régulier. Le député d'Algoma dit que lorsqu'on accorde à quelqu'un le grade de lieutenant et qu'il obtient son brevet, ce brevet est accordé au nom de Sa Majesté. Sait-il que lorsqu'on nomme un notaire public dans le but de faire prêter serment, son brevet est conféré au nom de Sa Majesté? Sait-il que lorsqu'on nomme un juge, sa commission est émise au nom de Sa Majesté? Comment peut-on faire une dérogation, sans se servir de termes appropriés? Le comité est parfaitement logique dans son rapport. Relisons-le. J'omets le préambule.

Nous, les obéissants et fidèles sujets de Votre Majesté, la Chambre des communes du Canada en Parlement assemblés, approchons humblement de Votre Majesté....

Puis-je faire observer qu'à mon avis, il ne saurait être question d'une demande, quand on s'adresse humblement à Sa Majesté.

....priant qu'il plaise à Votre Majesté:

(a) De s'abstenir dorénavant de conférer des titres d'honneur ou de distinction à quelqu'un de vos sujets domiciliés ou résidant d'ordinaire au Canada, sauf ces appellations se rattachant à une profession ou à une occupation ou à une charge.

Que veut dire ce texte? Tout simplement que le comité propose à cette Chambre d'adopter une adresse demandant à Sa Majesté de s'abstenir de conférer des titres honorifiques à ses sujets domiciliés ou demeurant d'habitude au Canada, mais que cela ne doit pas empêcher Sa Majesté d'émettre des commissions se rattachant à des nominations aux charges de lieutenant, de notaire public ou de juge. Tout est régulier dans le rapport; c'est la légitime expression d'une idée, et je m'étonne que le député d'Algoma ait pris pareille attitude ce soir.

Je reviens un instant au député de Brantford; je ne saurais me dispenser de lui adresser quelques observations. Il prétend être l'interprête de son collège électoral, et si j'ai bien saisi sa pensée, il a voulu convaincre cette Chambre que le public se désintéresse de cette question. Voici une dépêche adressée au président du comité des titres, à Ottawa:

Arrêté: que le conseil des arts et métiers de Brantford voit avec regret l'attitude de W. F. Cockshutt sur la question des titres impériaux accordés aux citoyens du Canada et répudie l'insinuation que les travailleurs de Brantford n'y sont pas hostiles. Le conseil en question représente 1,487 unionistes.

A. G. Brown,
président.

Monsieur l'Orateur, je vous laisse, à vous et à cette Chambre, le soin de décider quel est l'interprète des électeurs de Brantford.

Quand on me signala, au début, l'existence de ce que je considérai comme un abus au Canada, je décidai que, si mes faibles efforts pouvaient aboutir à la réalisation d'une réforme, je tenterais tous mes efforts pour atteindre ce but. L'an dernier je saisis la Chambre de cette question des titres héréditaires. Je déclarai alors que si on proposait un amendement, et qu'à mon avis l'opinion publique l'autorisât, je prêterais mon appui à une résolution tendant à éliminer toutes ces distinctions honorifiques. L'an dernier, le premier ministre déclara que, puisque le Gouvernement avait énoncé son système dans un décret du conseil, il devait s'en tenir à ce texte, et inévitablement la Chambre appuya le premier ministre. Cette année, j'ai ramené la question sur le tapis, et j'ai indiqué au début de mes observations ce qui est arrivé, au cours de la discussion de la question, le 14 avril. J'ai dit, ce soir, que j'avais abordé la question avec sincérité; que je tenais aux résultats, non pas à la notoriété. En préconisant les principes que j'énonce ici, je suis aussi sincère que le sont d'autres députés en préconisant certains principes dans cette enceinte et j'espère qu'on voudra bien précisément me rendre le témoignage que je me plais à leur rendre moi-même—qu'on reconnaîtra ma sincérité et que j'obéis au moins au désir de réaliser une réforme, suivant mes lumières. Je le répète, il y a tout un abîme entre l'attitude que j'ai prise de concert avec mes collègues et celle adoptée par le député de Toronto-Sud (M. Sheard). A mon avis, la collation de ces titres est une chose pernicieuse et elle a un funeste retentissement national. Le député de Toronto-Sud s'écrie: "Mais vous avez tort; le principe est parfaitement légitime; les abus que vous dénoncez tiennent au mode de collation de ces distinctions."

Ce soir la Chambre décidera en quel sens elle veut se prononcer.

Elle doit prendre une décision qui, probablement, réglera et influencera notre vie nationale pendant cinquante ans, parce que si la Chambre se prononce en faveur de l'amendement de l'honorable député d'Algoma-Est, les probabilités sont qu'il y aura une telle inondation de titres qu'une fois les écluses ouvertes on ne pourra pas les fermer pendant des années. Cela ne sert à rien de masquer la question; elle est parfaitement claire. La question soumise, ce soir, à la Chambre et au pays est celle-ci: Le Parlement canadien est-il en faveur d'accorder aux Canadiens des titres et des distinctions honorifiques? Vous ne pouvez pas cacher cela plus longtemps sous un voile de mystère. La question que l'on doit décider est celle-ci: Etes-vous en faveur de donner à un gouvernement quelconque le droit de désigner qui recevra des distinctions honorifiques? Si vous l'êtes, votez pour l'amendement présenté par le député d'Algoma-Est. Si, d'autre part, les membres de la Chambre sont décidés à défendre les principes qu'ils ont émis dans le passé, je leur demande de soutenir le rapport du comité. Suivant moi, ce rapport exprime exactement les intentions du comité et exactement aussi les désirs du peuple; et son adoption constituerait non seulement un réel progrès, mais elle supprimerait une fois pour toutes un principe pernicieux dans ce pays. Si ce rapport est adopté, le Canada occupera la position qu'il devrait avoir, à savoir qu'étant une véritable démocratie, il est opposé aux préséances et aux reconnaissances de personnalités et déclare que tous les hommes sont égaux et que ce qui est assez bon pour un homme est assez bon pour un autre.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. COCKSHUTT: Avant que l'honorable député (M. Nickle) reprenne son siège, je désire lui poser une question.

L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député de Kingston y consent.

M. COCKSHUTT: L'honorable député de Kingston me permet-il de lui poser une question?

M. NICKLE: Oui.

M. COCKSHUTT: Pourquoi le député de Kingston, comme président de ce comité, a-t-il gardé dans sa poche ce télégramme

pendant deux semaines et ne l'a-t-il pas présenté au comité au lieu de le produire à la Chambre? Il m'a informé qu'il allait être classé avec les documents; je tiens à savoir pourquoi il ne l'a pas produit au comité.

M. NICKLE: C'est une question très raisonnable qui mérite une réponse franche. J'ai montré le télégramme au député de Brantford (M. Cockshutt) une demi-heure après l'avoir reçu. A une réunion du comité j'ai appris aux membres que j'avais reçu le télégramme; mais ma pratique dans la vie n'a jamais été de tirer que lorsque le gibier est à portée.

(L'amendement de M. Nicholson (Algoma-Est), mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames (sir Herbert),	Griesbach,
Anderson,	Hocken,
Armstrong (Lambton),	Hughes (sir Sam),
Ball,	Kay,
Best,	Keefer,
Bowman,	Loggie,
Boyce,	McIsaac,
Burrell,	Merner,
Chaplin,	Mewburn,
Clark (Bruce),	Mowat,
Clark (Red-Deer),	Munson,
Clarke (Wellington),	Nicholson
Clements,	(I. P.-E.).
Cockshutt,	Nicholson (Algoma),
Cooper,	Sheard,
Crothers,	Simpson,
Douglas (Cap-Breton),	Smith,
Edwards,	Stewart (Hamilton),
Elkin,	Stewart (Lanark),
Finley,	Tolmie,
Fraser,	White (sir Thomas),
Green,	Wigmore.—43.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Andrews,	Deslauriers,
Archambault,	Douglas (Strathcona),
Argue,	Duff,
Baldwin,	Ethier,
Béland,	Euler,
Blair,	Fielding,
Blake,	Fontaine,
Boivin,	Foster (York),
Bolton,	Fournier,
Buchanan,	Gervais,
Burnham,	Gladu,
Cahill,	Halladay,
Campbell,	Harold,
Cannon,	Hay,
Cardin,	Hunt,
Carvell,	Jacobs,
Casselman,	Johnston,
Chisholm,	Knox,
Crerar,	Lafortune,
Crowe,	Lang.
Cruise,	Lapointe
d'Anjou,	(Kamouraska),
Davis,	Lavigueur,
Déchêne,	Lemieux,
Delisle,	Lesage,
Demers,	Long,
Desaulniers,	Mackie (Edmonton),
Mackie (Renfrew),	Reid (Mackenzie),
MacNutt,	Richardson—96.
McCoig,	Robb,
McGibbon (Muskoka),	Rowell,
McGibbon (Argenteuil),	Savard,
McKenzie,	Séguin,
McMaster,	Sexsmith,
Manion,	Shaw,
Marcile (Bagot),	Sinclair
Mayrand,	(Guysborough),
Michaud,	Sutherland,
Molloy,	Thompson (Weyburn),
Morphy,	Thomson (Qu'Appelle),
Nickle,	Tobin,
Pacaud,	Trahan,
Papineau,	Turgeon,
Parent,	Verville,
Pedlow,	Vien,
Pelletier,	White (Victoria), Alb.)
Prevost,	Wilson (Wentworth),
Proulx,	Wilson (Saskatoon),
Redman,	Wright.—96.

Sur la proposition de M. Nickle, le rapport est adopté à mains levées.

M. NICKLE: Je propose:

Que ladite adresse soit grossoyée.

M. COCKSHUTT: Elle n'en vaut pas la peine et nous ne devrions pas dépenser les deniers publics pour cela. Je propose que l'adresse ne soit pas grossoyée.

(La motion est adoptée.)

M. NICKLE: Je propose :

Qu'une adresse soit votée à Son Excellence le Gouverneur général, le priant de transmettre l'adresse ci-contre de la Chambre à Sa Majesté le roi, dans la manière qui paraîtra opportune à Son Excellence, afin que ladite adresse soit déposée au pied du trône.

(La motion est adoptée.)

M. NICKLE: Je propose :

Que ladite adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général, par ceux des membres de la Chambre qui font partie du Conseil privé.

M. l'ORATEUR: Je ne suis pas absolument certain si la motion antérieurement adoptée à l'effet que l'adresse soit grossoyée, n'est pas suffisante. . .

M. NICKLE: La première adresse qui doit être grossoyée, c'est l'adresse...

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudra bien me permettre de terminer mes observations. Je soumets la motion, parce que je crois que l'honorable député suit la procédure ordinaire.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je suis membre du conseil privé et je dois refuser respectueusement à la Chambre ou à tout autre corps de me dicter ce que je devrai faire avec une adresse

M. LAPOINTE (Kamouraska): Est-ce que l'honorable député veut absolument tenir un des cordons du poêle ?

L'hon sir SAM HUGHES: Je refuse respectueusement de laisser apposer mon nom au bas d'une pareille adresse.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix, sont marquées d'un astérisque.

L'ASSOCIATION PARLEMENTAIRE DE L'EMPIRE.

M. EDWARDS demande :

1. Quels sénateurs ou membres de la Chambre des communes sont allés outre-mer en 1917 au titre de représentants de la section canadienne de l'association parlementaire de l'empire?
2. Les sénateurs et députés qui ont fait le voyage avaient-ils été choisis par un vote des membres de l'association, et dans le cas contraire, comment le choix a-t-il été effectué?
3. Le gouvernement canadien a-t-il payé quelques-uns des frais de ces messieurs, et, dans l'affirmative, quelle somme a-t-elle été payée pour chacun d'eux?
4. Combien ce voyage a-t-il coûté au Canada, au total?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement n'a pas ces renseignements sous la main, mais, si j'ai bien compris, l'honorable député de Saint-Antoine (sir Herbert Ames), qui est président de l'association parlementaire de l'empire, sera en mesure de les fournir.

Sir HERBERT AMES: A titre de président du comité exécutif de l'association parlementaire de l'empire, je serai peut-être en mesure de fournir à la Chambre les renseignements qu'exige cette question. L'association parlementaire de l'empire est un corps indépendant qui se compose de membres du Sénat et de la Chambre des communes du Canada. Tous les membres des deux Chambres du Parlement peuvent se faire inscrire, car l'idée maîtresse qui a présidé à sa création, c'est de recevoir les membres du Parlement et des corps législatifs des autres parties de l'empire en visite au pays. La délégation qui se rendit en Angleterre, en 1917, se composait de dix membres, dont quatre sénateurs et six représentants de la Chambre des communes. Les sénateurs étaient: les honorables messieurs Landry, Dennis, Belcourt et Ross. Les membres de la Chambre des communes étaient: Sir George Foster, J. E. Armstrong (Lambton-Est), W. F. Nickle, E. N. Rhodes, W. E. Knowles et F. H. Sheppard. Les membres de la délégation ont été désigné à deux réunions de l'association parlementaire de l'empire; il fut décidé au début que le Canada serait représenté par dix membres, dont quatre sénateurs et six membres de la Chambre des communes.

Les représentants des deux Chambres ont alors choisi les membres en tenant compte de la situation géographique du pays, comme suit: trois de la province d'Ontario, trois de la province de Québec et trois des provinces du centre et de l'Ouest. Un ministre fut invité à remplir les fonctions de président.

Sir George Foster était censé représenter le Canada dans son ensemble. Cela constituait les dix. Les trois des provinces de l'Ouest étaient M. Shepard, C.R., de la Colombie-Anglaise; M. W. E. Knowles, de la Saskatchewan et M. le sénateur Ross. Ils étaient les hôtes de l'association parlementaire de l'Empire britannique en Grande-Bretagne, qui a payé leurs dépenses à partir du jour où ils ont quitté le Canada jusqu'à celui où ils sont revenus. Nulle dépense quelconque n'a été faite par le gouvernement canadien à l'occasion de ce voyage.

LA COMMISSION DES VIVRES DU CANADA.

M. STEELE demande:

1. Y a-t-il ou y a-t-il eu une section du poisson dans la commission des vivres du Canada?
2. Dans l'affirmative, quels ont été ou quels sont son objet et ses fonctions?
3. Quels ont été et quels sont les principaux fonctionnaires exécutifs de cette division de la commission des vivres du Canada?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture):

(1) Il y en a eu une; elle a cessé de fonctionner le premier avril.

(2) Son but, son objet et sa fonction ont été d'accroître l'usage du poisson au Canada en place de la viande, d'aider à réunir des provisions que l'on expédierait outremer, et à stimuler généralement la production du poisson.

(3) Le capitaine F. W. Wallace et M. E. O. Sawyer.

VENTE DU POISSON CANADIEN EN EUROPE.

M. STEELE demande:

1. La commission des vivres du Canada a-t-elle aidé à la vente du poisson canadien à l'étranger?
2. La commission susdite a-t-elle placé des commandes de poisson au Canada?
3. Dans l'affirmative, à quelles compagnies ces commandes ont-elles été données, et quelle est la valeur totale de ces commandes pour chaque compagnie?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture):

(1) Oui. La commission des vivres du Canada a agit de concert avec la commission des achats de guerre et le ministère des vivres de la Grande-Bretagne pour l'expédition d'approvisionnements outre-mer.

(2) Non.

(3) Répondu sous le numéro 2.

OPERATIONS DES BUREAUX DE POSTES DE TORONTO, DE MONTREAL ET DE WINNIPEG.

M. HOCKEN demande:

1. Quelles sont les recettes brutes du bureau de poste de Toronto pour l'exercice 1918-1919?
2. Quelles sont les recettes brutes du bureau de poste de Montréal pour l'exercice 1918-1919?
3. Quelles sont les recettes brutes du bureau de poste de Winnipeg pour l'exercice 1918-1919?
4. Combien y a-t-il de fonctionnaires sur le bordereau de paye de ces bureaux de poste, respectivement?

L'hon. M. ROWELL (au nom du ministre des Postes):

1. $4,431,977.42.
2. $2,400,565.
3. $2,317,091.31.
4. Toronto, 1,542; Montréal, 1,304; Winnipeg, 553. Ces chiffres comprennent les hommes absents en service militaire, de même que leurs remplaçants.

OPERATIONS DES BUREAUX DE POSTE DE QUEBEC ET DE HAMILTON.

M. HOCKEN demande:

1. Quelles sont les recettes du bureau de poste de Québec pour l'exercice financier 1918-1919?
2. Quelles sont les recettes du bureau de poste de Hamilton pour l'exercice financier 1918-1919?
3. Combien de salaires a-t-on payés pour administrer le bureau de poste de Québec dans cette période?
4. Combien de salaires a-t-on payés pour administrer le bureau de poste de Hamilton dans cette période?

L'hon. M. ROWELL:

1. $342,179.14.
2. $470,955.84.
3. $328,310.06.
4. 274,083.09.

OPERATIONS DES BUREAUX DE POSTE DE QUEBEC.

M. HOCKEN demande:

1. Combien de bureaux de poste sont établis dans les limites de la cité de Québec; (a) hôtel central; (b) stations postales; (c) bureaux indépendants confiés à des maîtres de poste; (d) sous-stations; (e) tout autre bureau?
2. Quels appointements sont payés aux maîtres de poste dans chaque cas, leurs allocations, et les raisons de ces allocations et appointements?
3. Pourquoi le maître de poste à Candiac, P.Q., reçoit-il $1,431 d'appointements et une allocation de $175 pour loyer, chauffage, éclairage, etc., pour une sous-station?
4. Une livraison par facteur est-elle établie dans le district où se trouve ce bureau, et ce bureau se trouve-t-il dans les limites de la cité de Québec?
5. Le faubourg Saint-Jean-Baptiste, Québec, est-il une succursale du bureau de poste de la cité de Québec? Dans la négative, pourquoi?
6. Pourquoi le maître de poste reçoit-il $800 d'appointements, et $400 pour loyer, chauffage, éclairage, etc.?

L'hon. M. ROWELL:

1. (a) Bureau central, 1; (b) stations postales, 5; (c) bureaux indépendants, 0; (d) sous-stations, 5; (e) tous autres bureaux, 2.

2. (a) Bureau central, traitement de $4,000, la somme à laquelle il a droit par l'annexe "B" de la loi du service civil.

(b) Les station postale "B" est tenue par un personnel de cinq commis et un porte-faix de l'hôtel des postes de Québec et d'un receveur dont le traitement est de 1,400 piastres. Par ordre du directeur général des Postes en 1912. Le bureau est dans un édifice appartemant à l'Etat.

Le bureau de poste de Saint-Roch est tenu par un personnel de sept commis et un porte-faix de l'hôtel des postes de Québec, et d'un receveur dont le traitement est de 1,200 piastres par année. Par ordre du directeur général des Postes le 20 octobre. Le bureau est dans un édifice appartenant à l'Etat.

Le bureau de poste du faubourg Saint-Jean-Baptiste est dirigé par un personnel de trois commis appartenant à l'hôtel des postes de Québec et par un receveur de la poste dont les appointements sont de $800 par année. Par ordre du secrétaire particulier du ministre des Postes, et daté du 23 novembre 1914.

Le bureau de poste de Saint-Sauveur de Québec est dirigé par un personnel de deux commis et d'un facteur appartenant à l'hôtel des postes de Québec et par un receveur de la poste dont les appointements sont de $1,000 par année. Par ordre du ministre des Postes, en date du 1er juin 1918. Le bureau de poste est un édifice de l'Etat.

Le bureau de poste de Candiac est dirigé par un personnel de deux commis appartenant à l'hôtel des postes de Québec et par un receveur de la poste touchant $1,413 par année à titre d'appointements, et $175 à titre de loyer, montant auquel le revenu du bureau lui donne droit dans chaque cas, d'après l'échelle de paiement.

(d) Sous-station: deux employés aux appointements de $200 chacun; trois aux appointements de $100 chacun, montants aux-

quels le revenu du bureau leur donne droit d'après l'échelle de paiement.

(e) Limoilou, appointements, $300. Par ordre du sous-ministre adjoint intérimaire, en date du 19 décembre 1916.

Sans-Bruit, appointements, $500. Par ordre du ministre des Postes.

3. Le receveur de la poste de Candiac est payé par voie de pourcentage sur le revenu, et il touche l'allocation ordinaire pour loyer, éclairage et chauffage. Le bureau n'est pas une sous-station.

4. Oui.

5. Non. Par ordre du secrétaire particulier du ministre des Postes.

6. Le bureau n'est pas sur le pied des sous-stations, et le receveur de la poste touche des appointements spéciaux. Par ordre du secrétaire particulier du ministre des Postes, en date du 17 novembre 1914. Ce département n'a payé aucun loyer depuis 1917.

M. HOCKEN demande:

1. Y a-t-il une sous-station postale rue Saint-Joseph, ville de Québec? Dans la négative, pourquoi?

2. Ce bureau se trouve-t-il dans les limites corporatives de la cité de Québec?

3. Combien paie-t-on au maître de poste à Saint-Roch de Québec?

4. Pourquoi reçoit-il cette somme?

5. Saint-Roch est-il un bureau de poste séparé ou est-ce une station postale dirigée par le maître de poste de Québec? Pourquoi l'administre-t-on ainsi?

6. Quelle est la distance entre ce bureau et le bureau central de Québec?

L'hon. M. ROWELL:

1. Oui.

2. Oui.

3. $1,200.

4. Par ordre du ministre des Postes.

5. Le bureau de poste de Saint-Roch est dirigé par un personnel de sept commis et d'un facteur appartenant à l'hôtel des postes de Québec, et par un receveur de la poste. Par ordre du ministre des Postes

6. Un mille.

FEMMES FONCTIONNAIRES.

M. COOPER demande:

1. Quels sont les principes de la commission du service civil touchant l'emploi: (a) des femmes mariées dont les maris sont vivants; (b) des jeunes filles dont les parents peuvent parfaitement les faire vivre?

2. La commission du service civil a-t-elle l'intention de remercier le grand nombre d'employées de cette catégorie qui travaillent actuellement dans tout le Dominion et de les remplacer par des femmes qui sont obligées de gagner leur vie?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. (a) Les femmes mariées que leurs maris peuvent faire vivre ne seront plus employées à l'avenir. (b) Les femmes non mariées ayant passé l'examen d'aptitude exigé par la loi du service civil adopté en 1918 auraient droit de recevoir de l'emploi après que les soldats ayant passé l'examen d'aptitude en auront reçu.

2. La commission du service civil n'a pas juridiction en matière de destitutions; c'est le Gouverneur en conseil qui a juridiction en cette matière, en ce qui concerne les employés permanents, et c'est chacun des ministères pour les employés surnuméraires.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENT.

Par M. STEELE:

1. Des commandes pour l'achat de poisson destiné à l'expédition étrangère ont-elles été données à quelques compagnies au Canada par le gouvernement canadien, ou par un de ses ministères ou par la commission des achats de guerre, pendant les années 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des compagnies, et la valeur des commandes données à chacune d'elles?

LA GREVE A WINNIPEG.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Le premier ministre intérimaire a-t-il reçu d'autres nouvelles au sujet de la situation à Winnipeg?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'y a rien de nouveau; il n'est pas survenu de désordre et les rapports que nous avons laissent prévoir un règlement favorable

DATE DE L'EXPOSE DU BUDGET.

M. ARCHAMBAULT: Puis-je demander au premier ministre intérimaire à quelle date il se propose de faire son exposé du budget?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pourrai, je crois, l'annoncer définitivement, non pas la semaine prochaine, mais l'autre. Je tâcherai de prévenir la Chambre une semaine à l'avance.

3e LECTURE.

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 107), déposé par sir Thomas White destiné à ratifier le décret du 24 février 1917 prohibant l'importation, la fabrication et le transport des liqueurs enivrantes et confirmant le décret modificatif du 12 avril 1919;

Le 2e (bill n° 116), déposé par l'honorable M. Rowell, tendant à modifier la loi sur la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

La séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 23 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, hier soir, pendant mon absence temporaire de la Chambre, le représentant de Kingston (M. Nickle) a affirmé une chose qui n'était pas exacte, qui est un sujet de blâme pour moi et que je tiens à rectifier. Au cours de mes quelques commentaires d'hier soir, j'ai déclaré que je n'aurais pas retenu la Chambre, si je n'avais pas été absent, l'an dernier, lorsque cette question est venue sur le tapis et, à cette session, lorsque le débat a eu lieu. Le représentant de Kingston, dont je ne rapporterai que les paroles qui me concernent, a dit, dans son discours:

> Le représentant de Frontenac (M. Edwards) a frémi d'indignation, en abordant le sujet du même point de vue.

Je laisse de côté le frémissement "d'indignation"; il n'y a pas lieu d'en faire cas. L'honorable député a ajouté:

> "O logique, que tu est précieuse!" En effet, je me rappelais que, le 21 mai 1918, le très honorable leader du Gouvernement avait proposé son amendement à mon projet de résolution d'alors et que celui-là même qui frémissait d'indignation cet après-midi et ce soir avait voté pour la proposition du premier ministre, qui était conçue dans les mêmes termes que le projet de résolution que j'ai soumis cet après-midi.

Pour plus de certitude, l'honorable député a cité la page du hansard qui renferme la division, en disant:

> Le projet de résolution a été mis aux voix, et les noms figurent à la page 2448 du hansard. Parmi ceux qui ont appuyé ce projet de résolution, je relève les noms de MM. Edwards, Cockshutt et Sheard.

Monsieur l'Orateur, le 21 mai 1918, je tiens à le faire savoir, je n'étais pas à Ottawa; je n'ai pas voté à la Chambre ce jour-là, et mon nom n'est pas dans l'état du vote dont l'honorable député a parlé. Je dois ajouter qu'au bas de la liste des votants se trouve cette note au sujet des abstentions simultanées:

> Les whips en chef annoncent qu'aucun député n'a pairé dans le précédent vote.

Ce que le représentant de Kingston (M. Nickle) a dit du vote que j'aurais donné sur ce sujet est donc absolument erroné. Je regrette que le règlement ne me permette pas les réflexions que je voudrais faire.

LA GREVE DE WINNIPEG.

M. McKENZIE: Le premier ministre intérimaire a-t-il des nouvelles de Winnipeg?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Les ministre de l'Intérieur et du Travail sont arrivés à Winnipeg avant-hier soir. Hier, ils ont eu des entretiens avec les autorités et les divers intéressés. Pour aujourd'hui, je n'ai rien à communiquer de leur part. Je crois savoir que sous le rapport du bon ordre la situation n'a pas changé, et nous avons lieu de compter sur le prochain aplanissement des difficultés.

M. CAHILL: Dans son édition d'hier matin, le "Citizen" publiait, au sujet de la grève de Winnipeg, une dépêche datée de Fort-William, le 21 courant, et ainsi conçue:

> On a annoncé hier soir que le général Ketchen a décidé que lorsque sera venu le moment d'agir il fera circuler dans les rues de la ville des tramways placés sous la garde de gens armés qui auront l'ordre de tirer au fusil et à la mitrailleuse sur quiconque offrira de la résistance.

Est-il à la connaissance du Gouvernement que le général Ketchen ait reçu des instructions pareilles? Ces meurtres de sang-froid se complotent-il. . . (Vives exclamations) au su du Gouvernement?

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Je le dis en toute sincérité, le général Ketchen n'a ni reçu ni donné d'ordres pareils. Cet officier est commandant du district militaire de Winnipeg, auquel Fort-William se trouve rattaché. Ses ordres sont aussi clairs que précis; il ne s'est pas passé un seul jour où je n'aie été en communication avec lui. Il me fait plaisir d'annoncer que les cadres des unités stationnées à Winnipeg—le 90e régiment, le 79e régiment, le 100e grenadiers, le 106e régiment, la cavalerie de Fort-Garry et la 13e batterie d'artillerie—sont complètement remplis par des volontaires, et qu'en cas de troubles nous pouvons compter sur d'abondantes réserves. En outre, la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est de service à Winnipeg. Les troupes de Winnipeg n'ont pas été appelées en activité, mais elles sont à notre disposition, et, en cas d'émeute, prêteraient main-forte à l'autorité civile, ainsi que le prescrit la loi de la milice. Le

général Ketchen est à son affaire, prêt à faire face à toute éventualité. Ses ordres sont formels, et il sait fort bien que les hommes de la troupe ne jouent pas et n'ont jamais joué le rôle de briseurs de grève.

LES GARDES IMPERIALES.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai lu dans les journaux—c'est une rumeur qui commence à prendre de la consistance—que l'on doit créer, sous le nom de gardes impériales, une nouvelle troupe qui comprendra des éléments fournis par les différents dominions. Ce projet a-t-il l'assentiment du gouvernement canadien, et le ministère de la Milice participe-t-il au mouvement?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Le Gouvernement ne possède aucun renseignement officiel sur ce sujet; tout ce que j'en sais moi-même, ce sont les journaux qui me l'ont appris. Au cours de la discussion sur le budget principal, j'ai dit un mot de la commission qui a tenu des séances au ministère de la guerre pour y délibérer sur la réorganisation de l'armée après la conclusion de la paix. Il a été question—nous ne tenons pas la nouvelle de source officielle—d'inclure dans l'armée impériale, telle qu'elle sera réorganisée, une division de gardes qui comprendra des bataillons représentant des possessions britanniques d'outre-mer. Advenant la formation d'une telle troupe, les hommes qui en feront partie devront s'enrôler de leur pleine liberté dans l'armée impériale. J'ai demandé des renseignements au sujet de ce que j'ai lu dans les journaux.

L'hon. M. LEMIEUX: Si une telle troupe vient à être formée, je suppose que nous en entendrons parler et que le Parlement sera appelé à légiférer sur le sujet?

Major général MEWBURN: Dês que j'aurai recueilli des renseignements, je me ferai un plaisir de les communiquer à la Chambre.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX PENSIONS DE LA MILICE.

Le projet de loi (bill n° 118), déposé par le major général Mewburn (ministre de la Milice et de la Défense), est lu une 2e fois, et la Chamabre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er, grade comprend les brigadiers généraux (à titre temporaire et les grades honoraires conférés à des non-combattants).

[Major général Mewburn.]

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Le ministre voudra-t-il donner un aperçu général du bill?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): J'en ai parlé à l'occasion de la résolution, l'autre soir. Ce projet de loi est conforme à la loi des pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Nous avons jugé nécessaire de faire une ou deux modifications à la loi des pensions, vu la situation créée par la guerre. En vertu de cette dernière loi, les officiers et les sous-officiers ne pouvaient être mis à la retraite d'office qu'après vingt ans de service. Au cours de la guerre, de cent dix-sept à cent vingt soldats ont obtenu des commissions et dans la réorganisation de la milice permanente il se trouve y avoir plus d'officiers que les cadres n'en comportent. Un grand nombre d'officiers ont servi plus de vingt ans et quelques-uns plus de trente-cinq ans. Le but de la nouvelle loi est de mettre à leur pension les officiers et les sous-officiers après dix ans de service. Le bill met également les soldats sur le même pied que les officiers en ce sens qu'ils peuvent prendre leur retraite volontairement, mais seuls les officiers peuvent être mis à leur retraite d'office. C'est-à-dire, un officier ne peut demander sa retraite si l'on a besoin de ses services. L'objet du bill est de donner leur pension à un bon nombre d'officiers supérieurs afin de créer des vacances pour beaucoup d'hommes qui ont obtenu leurs commissions au cours de la guerre à l'étranger.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (le temps de service durant la guerre comptera pour la pension).

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi chaque année de service devant l'ennemi ne compterait-elle pas pour deux en temps de paix?

Major général MEWBURN: Je ne m'y opposerais certainement pas. Comme je l'ai expliqué l'autre soir, ce projet sur les pensions ne s'applique qu'aux officiers militaires qui passent dans le service administratif, et il est douteux que les officiers de la troupe permanente qui avaient reçu la permission de s'enrôler dans le corps expéditionnaire, vu que ce corps n'était qu'une addition temporaire à la milice active puissent être atteints par cette loi. L'ancienne loi contenait une disposition qui faisait compter le temps de service dans la guerre du Sud-Africain ou au Yukon pour l'établissement de la pension. En vertu de cette

proposition ceux qui ont servi dans cette guerre bénéficieront de la loi des pensions?

On a proposé de faire compter double les années de service à la guerre. Il appartient au comité de donner son avis à ce sujet. Si le comité est en faveur de cette opinion, l'article 4, qui se rapporte aux officiers, et l'article 7 aux sous-officiers devraient être modifiés par l'insertion du mot "double" dans chaque article.

M. REDMAN: L'observation du ministre est correcte. Je doute fort que l'on puisse enrôler le nombre d'hommes voulus pour la troupe permanente si l'on n'offre des conditions avantageuses, et les meilleures recrues que nous pourrions trouver seraient les hommes qui ont servi à l'étranger. Dans cette idée et pour rendre justice aux membres de la troupe permanente qui ont servi au front je propose d'insérer le mot "double" avant les mots "le temps" dans la 1re ligne du paragraphe "f" de l'article 4, et ainsi dans la 1re ligne du paragraphe "f" de l'article 7.

M. le PRESIDENT: L'amendement à l'article 7 devra être réservé jusqu'à ce que nous soyons arrivés à cet article.

L'hon. M. FIELDING: Si nous approuvons en substance l'amendement de l'honorable député, je propose d'en conférer la rédaction aux jurisconsultes de la couronne, parce que je ne pense pas que la forme sous laquelle est présenté cet amendement réponde au but voulu. Nous devons nous demander si nous n'avons pas déjà adopté une loi dans ce sens au sujet de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et d'autres branches du service militaire? On nous a déjà soumis un ou deux projets de loi de cette nature. J'émets tout simplement l'avis que ce qui a été fait dans un cas devrait l'être dans les autres.

L'hon. M. ROWELL: La mesure déjà adoptée au sujet de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest stipulait que le temps de service à l'étranger serait compté pour l'établisement de la pension.

M. COOPER: Ai-je bien compris que ceci ne s'applique qu'au service dans cette guerre et non dans les guerres futures de l'empire; et, en plus, qu'il s'agit de doubler seulement la période actuellement passée en service de campagne par les officiers, sous-officiers et soldats?

Major général MEWBURN: L'article mentionné dans la loi primitive disait quelle était la période de temps requise pour les fins de la loi, puis elle énumérait ce qui serait admis comme service, y compris le service dans la guerre de l'Afrique-Sud et dans la gendarmerie sud-africaine, la durée du service consacré à l'établissement de l'administration militaire canadienne aux fortifications d'Halifax et le service dans la troupe mobile du Yukon.

M. EDWARDS: Quelle est la pensée du législateur ici? Veut-on prolonger la période du service afin de permettre aux militaires de l'armée permanente de prendre plus tôt leur retraite?

Major général MEWBURN: L'amendement général arrête, ainsi que je l'ai déjà expliqué, qu'aux termes de la loi des pensions actuellement en vigueur, les officiers, les sous-officiers et les soldats ne peuvent prendre leur retraite qu'après vingt ans de service. Dans le cours de la guerre, entre 117 et 120 sous-officiers et soldats ont obtenu des grades sur le champ de bataille; dans le remaniement de l'organisation militaire il est absolument impossible de placer tous ces officiers. Nous avons donc jugé que, dans l'intérêt du pays et du peuple canadien, nous devrions avoir l'autorité de mettre quelques-uns de ces officiers à la retraite après dix ans de service.

Tous paient leurs cotisations aux fonds des pensions et ne peuvent retirer une pension qu'en proportion du nombre des années de leur service. Cet article nous permet de faire comme j'ai dit; autrement, ces sous-officiers et soldats qui ont gagné leurs épaulettes sur le champ de bataille se verraient forcés, en revenant au Canada, d'abandonner leur grade pour redevenir simples soldats ou sous-officiers, ce qui serait injuste. Il s'agit de déterminer si un homme qui a servi, à la guerre, deux ou quatre ans, selon le cas, a droit à ce qu'on compte en double sa période de service, et si un homme qui n'a jamais fait partie de l'armée permanente, mais qui y est enrôlé maintenant, devrait bénéficier du temps qu'il a servi à la guerre, lorsque nous établissons le montant des pensions. Le présent amendement propose de compter en double la période du service donné à cette guerre.

L'hon. M. CROTHERS: Quel traitement est accordé par la loi des pensions aux officiers qui font partie de l'armée permanente? Je crois comprendre que ces officiers sont employés dans la ville d'Ottawa.

Major général MEWBURN: Non.

L'hon. M. CROTHERS: Cette loi ne les regarde pas?

Major général MEWBURN: Je ne crois pas qu'il y en ait plus que cinq. Ils reçoi-

vent un cinquantième pour chaque année de service. Tous ces officiers paient actuellement au fonds des pensions 5 p. 100 de leur solde et ils ont droit, selon la loi maintenant en vigueur, à un cinquantième par année de service, mais ils ne peuvent prendre leur retraite qu'au bout de vingt ans. Il s'agit de déterminer si ceux qui quittent l'armée après dix ou douze ans de service doivent recevoir une pension en proportion du nombre des années de leur service militaire.

L'hon. sir SAM HUGHES: On a déclaré, il y a quelque temps, que cette disposition n'allait atteindre que les membres de l'armée permanente. A mon sens, le temps du service sera compté double dans le cas de celui qui ne fait pas partie de l'armée permanente aussi bien que pour celui qui y est enrôlé.

Major général MEWBURN: S'il s'enrôle dans l'armée permanente.

M. NICKLE: Le comité devrait étudier cette question avec beaucoup de circonspection et ne pas y aller au galop.

L'hon. M. CARVELL: Très bien.

M. NICKLE: Il est possible que je me trompe, mais si je comprends bien le principe de la loi des pensions, un officier est censé contribuer 5 p. 100 de sa solde à un certain fonds, et après vingt ans de service dans l'armée permanente il a droit à vingt cinquantièmes de la paie qu'il recevait lorsqu'il a pris sa retraite. S'il continue dans le service durant une période de 25 ans, et s'il monte en grade, il obtient vingt-cinq cinquantièmes du montant, et ainsi de suite; seulement il ne peut pas recevoir plus de trente-cinq cinquantièmes du montant de sa solde lors de sa retraite. Voyons un moment ce que signifie l'amendement de l'honorable député de Calgary. D'abord, je trouve que l'amendement n'est pas conforme au règlement; je me rappelle très bien qu'à une certaine occasion, lorsque j'avais proposé un amendement à un bill de finance comme celui-ci, le président du comité a rejeté mon amendement comme n'étant pas conforme au règlement puisqu'il projetait une augmentation des dépenses publiques. Si la mémoire ne me fait pas défaut, il existe dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord ou dans le règlement de la Chambre une prescription à l'effet que tout projet de loi tendant à la dépense des deniers publics doit venir du Gouvernement même et qu'un simple député n'a pas le droit de proposer un amendement à pareil bill si l'objet de l'amendement est d'augmenter et non de diminuer le montant des dépenses. A coup sûr, l'amendement de l'honorable député de Calgary aurait pour effet d'augmenter le montant des dépenses projetées.

Si l'on doit accorder temps double à chaque soldat pour le temps qu'il a servi dans l'armée expéditionnaire canadienne, on se trouve à augmenter les pensions, d'où un accroissement de dépenses, la motion n'est donc pas conforme au règlement.

Mais allons plus au fond de la question. Je crois que d'après le décret du conseil n° 1595 ou 1596, je ne suis pas certain, tous les membres de l'armée devaient être versés, pour ainsi dire, dans l'armée permanente, ce qui faisait de chacun des membres de l'armée permanente canadienne compris dans ce décret un membre ipso facto de l'armée expéditionnaire canadienne. La conséquence directe de l'amendement proposé par l'honorable député de Calgary sera que chacun des membres de l'armée permanente, qu'il se soit rendu ou non outre-mer, comptera double le nombre des années qu'il a passées réellement dans l'armée outre-mer dans la supputation de sa pension. Envisageons la question d'un autre point de vue. J'ai déjà, dans une circonstance antérieure, fait observer qu'on avait accordé des promotions rapides à un grand nombre de soldats de l'armée permanente durant la guerre et que le Canada ne leur avait pas marchandé ces avancements non plus que le supplément de solde qu'ils recevaient. Mais depuis le commencement de la guerre, il n'y a pas eu seulement des promotions rapides, mais aussi, à moins que la mémoire me soit en défaut, une augmentation très marquée de la solde payée aux membres de l'armée permanente. Le principe d'après lequel on devait acquitter ces pensions était basé sur la donnée qu'on devrait retenir 5 p. 100 de la solde du soldat d'année en année, et qu'à l'expiration de 20 ans il devrait recevoir 20 cinquantièmes du montant du salaire qu'il gagnerait alors. A cette considération joignons ce principe qu'on va ajouter un an, deux, trois ou quatre années, selon le cas, puis doubler ce temps pour chaque soldat qui a fait partie de l'armée permanente. Tenons compte ensuite de cet autre principe qu'on va régler cette question en tenant compte de la solde, non pas lors de la déclaration de la guerre, mais à l'heure actuelle; et tenir compte également des promotions, en attribuant ces pensions, et cela entraînera une dépense considérable d'argent. Je ne crois pas qu'il se trouve un seul député qui condamne le principe du bill, tel qu'énoncé par le ministre, c'est-à-

dire qu'on devrait pensionner les officiers inutiles et leur allouer leur retraite après dix ans de service. Mais je ne crois pas que le pays accepte favorablement la création d'une liste de pensions considérable fondée sur les principes et conforme aux motifs que je viens d'avancer. Nous voulons être justes et généreux, mais encore faut-il que nous agissions d'une manière raisonnable, et je ne crois pas que le Gouvernement observerait les principes de la raison, s'il adoptait les propositions de l'honorable représentant de Calgary.

Major général MEWBURN: L'honorable député de Kingston a parfaitement raison. La question de faire compter double la durée du service s'est soulevée lors de la rédaction du bill. Personnellement, je ne crois pas qu'il soit sage d'inclure cela aujourd'hui, mais je ne m'y oppose certainement pas, car j'estime que ces soldats méritent qu'on les traite avec égard. Ils ne peuvent se retirer volontairement; leur retraite est forcée. On a besoin des services de beaucoup d'entre eux et ils devront peut-être rester dans l'armée durant vingt ans. Mais la question est de savoir si le temps de service durant la guerre doit compter pour temps double. Je n'ai pas cru sage d'inclure cela dans le projet de loi. L'amendement n'est pas de moi, mais si le comité juge qu'on doit calculer temps double, je ne veux pas m'y opposer.

L'hon. M. CARVELL: Malgré ce consentement exprès de mon collègue, je me sens le devoir de dire quelque chose sur le sujet. Je tombe entièrement d'accord avec l'attitude de l'honorable député de Kingston. Je n'hésite aucunement à dire que cette question fut discutée bien souvent et que le projet fut présenté après mûre considération du Gouvernement. Si, dans l'armée canadienne, une classe de soldats n'a pas droit à un tel privilège, c'est bien, je pense, celle de l'armée permanente. Ils rejoignirent volontairement l'armée canadienne pour devenir des soldats de métier. On les paya; on les entretint durant des années à ne rien faire, sans leur faute, sans doute. Quand la guerre se déclara, c'étaient les seuls hommes en Canada qui devaient en toute logique aller combattre. Ils le firent; mais ils n'accomplirent là que leur devoir. Ils ne firent pas plus; à la vérité, ils n'accomplirent même pas la tâche de centaines de milliers de volontaires. La guerre, maintenant, est finie. Ils s'en reviennent. Cette proposition tend à donner à ceux qui ont appartenu à la force permanente le droit de se retirer et d'ajouter à leur période de service le double du temps passé au front. Un soldat permuté dans l'armée expéditionnaire canadienne, mais qui demeura à Ottawa, comme plusieurs autres qui ne partirent jamais de la ville. . .

Une VOIX: En service actif?

L'hon. M. CARVELL: Plusieurs soldats ne sont jamais sortis de la ville d'Ottawa. Ils faisaient partie du corps expéditionnaire du Canada et leurs femmes recevaient l'indemnité de séparation. Je sais ce que je dis. Vous donnez tout simplement à ces soldats une double solde sous la forme d'une pension. Le principe est non seulement mauvais, mais dangereux, et j'espère que le comité ne l'approuvera pas.

L'hon. M. FIELDING: Afin d'éviter le désaccord entre les ministres, je vous demande, monsieur le Président, de vous prononcer sur l'objection soulevée par l'honorable député de Kingston (M. Nickle), qui prétend que cela entraîne une augmentation des dépenses publiques et ne peut par conséquent être proposé que par le Gouvernement.

M. le PRESIDENT: Il n'y a pas de doute que l'objection soulevée par l'honorable député de Kingston est bien fondée et que l'amendement est contraire au règlement.

(L'article est adopté.)

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre des Travaux publics a parlé d'officiers et de soldats qui étaient restés à Ottawa. Il y en a beaucoup qui y sont restés malgré eux, mais ils ont rendu autant de services ici que n'importe quel combattant dans les tranchées. Prenez le soldat Emmett Clark, le colonel Charlie Winter, le colonel Deroche, le général de brigade Helmer, le général de brigade Jos. Langton, le colonel Burritt et le sous-ministre lui-même le général Fiset. Je pourrais nommer un grand nombre d'officiers ici qui ont supplié et imploré pour aller au front, mais on ne pouvait pas se dispenser de leurs services ici et on ne les autorisa pas de partir. Ils ont accompli un travail nécessaire, fidèlement et efficacement, et ils ont droit à autant de considération que ceux qui sont allés si bravement faire leur devoir dans les tranchées.

L'hon. M. CARVELL: Ont-ils droit à plus de considération que ceux qui sont allés au front?

L'hon. sir SAM HUGHES: Les officiers, sous-officiers et soldats qui sont restés ici et qui ont bien servi ont droit à plus de considération que les officiers qui ne sont pas al-

lés au front mais qui sont restés en Angleterre à occuper des postes faciles.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (états de service pour pension réduits de quinze à dix ans et à être basés sur l'indemnité en même temps que la solde).

M. NICKLE: Qu'est-ce que cela signifie?

Major général MEWBURN: Cela veut dire que la pension est calculée d'après l'indemnité aussi bien que d'après la solde. Cela a toujours été le cas pour les officiers. On veut calculer les états de services pour les soldats de la même façon que pour les officiers.

M. NICKLE: Que comprend-on par "indemnité"?

Major général MEWBURN: Les officiers et les sous-officiers reçoivent une indemnité de campagne; un homme marié reçoit une indemnité de logement et de combustible si on ne les lui fournit pas directement.

M. NICKLE: Est-ce que cela comprend l'indemnité de séparation?

Major général MEWBURN: Non, cela revient à la femme.

M. COOPER: Est-ce que l'on a payé des pensions basées sur l'indemnité de logement, de chauffage et d'éclairage?

Major général MEWBURN: Il y a, dans l'armée permanente, une indemnité de logement et de combustible pour les gens mariés. La difficulté que nous rencontrons actuellement pour l'armée permanente c'est que nous n'avons pas assez de place pour loger tous les hommes.

M. NESBITT: Est-ce que ces indemnités sont en plus de la pension proposée dans les articles précédents; ou bien est-ce que cela comprend tout: le logement, l'éclairage, le chauffage et le reste?

Major général MEWBURN: Les officiers ont toujours reçu une pension basée sur la solde et l'indemnité et l'on propose de faire la même chose pour les soldats.

M. NICKLE: Je ne suis pas encore renseigné. A combien s'élève cette indemnité? Dans le cas d'un simple soldat, quelle est l'indemnité mensuelle?

Major général MEWBURN: Environ $1.80 par jour, y compris l'indemnité de subsistance.

M. NICKLE: Dois-je comprendre qu'un soldat qui a servi pendant 25 ans recevra, en plus de sa pension, 90 cents par jour?

[L'hon. sir Sam Hughes.]

Major général MEWBURN: Non. Il recevra une proportion quelconque du cinquantième pour chaque année de service.

M. NICKLE: Supposons qu'il ait 25 ans de service?

Major général MEWBURN: Un sous-officier, dont la pension serait basée sur la solde et l'indemnité, recevrait, après vingt-cinq ans de service, environ $739.

M. NICKLE: A vie?

Major général MEWBURN: A perpétuité —après vinq-cinq ans de service.

M. NESBITT: Quand le ministre nous soumet pareils projets de loi, au lieu de substituer "dix" à "quinze" et d'apporter des modifications de ce genre au texte primitif, s'il faisait imprimer le texte ainsi modifié de ces articles et le mettait en regard des dispositions de la loi primitive, cela nous faciliterait la discussion.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 7 (la période de service durant la guerre doit compter pour les objets de la pension).

M. McKENZIE: Le ministre pourrait-il nous indiquer le chiffre de la dépense qu'entraînera l'application de ce projet de loi et l'augmentation de dépense annuelle qui en résultera?

Major général MEWBURN: Il serait impossible d'indiquer le chiffre de la dépense réelle, mais à mon avis le pays réalisera une forte économie, puisque nous ne leur paierons leur solde entière qu'au bout de vingt ans et alors ils pourront bénéficier du système de la pension. Le bill prescrit que ces officiers peuvent être retraités après dix ans de service. Ils n'obtiennent que les dix cinquantièmes de leur solde et de leurs indemnités, tandis que, après vingt ans de service, ils obtiennent les vingt cinquantièmes. Le pays réalisera ainsi une économie.

M. McKENZIE: Il est entendu sans doute qu'il faudra conserver à ces officiers leur solde entière?

Major général MEWBURN: Oui. Dans l'armée britannique il existe un système différent. Quelques-uns de ces officiers, à leur retour du front de guerre, ne peuvent obtenir d'emploi. Jusqu'à ce qu'ils en aient obtenu, ils reçoivent demi-solde. Pareil système n'existe pas au Canada.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (pension aux veuves, allocation de secours aux enfants).

M. POWER: Existe-t-il quelque disposition dans la loi en matière de pensions aux veuves, aux sous-officiers et aux soldats en pareilles circonstances?

Major général MEWBURN: Cette disposition cadre parfaitement avec celle de la loi des pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (pension de la veuve majorée jusqu'à concurrence de la moitié de celle du mari au moment de sa mort).

M. NICKLE: Qu'était-ce auparavant?

Major général MEWBURN: Voici les pensions des veuves:

Veuve d'un colonel	$500
" " lieutenant-colonel	450
" " major	350
" " capitaine	250
" " lieutenant ou second lieutenant	200
" " warrant officer	100

M. NICKLE: Sous le nouveau régime, quelle sera cette pension?

Major général MEWBURN: Ce bill leur accorde la moitié de la pension réelle que l'officier touchait au moment de sa mort.

M. NICKLE: Quel serait le chiffre de la pension pour un colonel?

Major général MEWBURN: Après trente-cinq ans de service, le maximum de la pension pour sa veuve serait d'environ 1,400 piastres.

L'hon. M. LEMIEUX: A mon avis, c'est là une excellente disposition. Je sais que la veuve d'un général ne recevait pour pension que la maigre somme annuelle de 500 piastres jusqu'à ce que son fils, son seul soutien, fût tué sur le champ de bataille. Par suite de la mort de son fils qui était lieutenant, elle avait droit à une pension de 800 piastres; mais au lieu d'avoir été majorée à la mort de son fils, cette pension fut réduite. Le pays est tenu en honneur de se montrer juste envers cette veuve de général, qui a perdu son fils, son seul soutien.

M. EDWARDS: Supposons que cette veuve reçoive d'autres sources un revenu d'un chiffre supérieur à celui de sa pension militaire; disons que ce revenu d'autres sources soit de 1,450 à 1,500 dollars: est-ce que ce revenu influerait de quelque manière sur sa pension? Voici pourquoi je pose cette question: je sais qu'un commis de banque à Ottawa qui était le principal, sinon le seul soutien de sa mère, s'enrôla et fut tué outre-mer. Sa mère avait deux autres fils et trois filles, mais ils étaient tous mariés, demeuraient en différents endroits et ne venaient pas en aide à leur mère. Lorsque son fils était outre-mer, elle recevait l'allocation ordinaire de séparation et à sa mort toucha une pension mensuelle de 40 piastres si je ne me trompe, et ouvrait un restaurant pour suppléer à l'insuffisance de sa pension. Plus tard on constata que le revenu de son restaurant dépassait le chiffre de la pension et on cessa de la lui payer. La raison alléguée, c'est que les recettes de son restaurent dépassaient le chiffre de sa pension.

Major général MEWBURN: La loi des pensions stipule que:

> Cette pension ou allocation ne sera pas accordée si le postulant en est indigne au jugement du ministre, ou si le postulant au jugement du ministre, possède déjà les moyens d'existence.

Mon honorable ami a cité le cas d'une pension pour cause d'invalidité. Je ne sais pas exactement ce que stipule le nouveau bill pour un cas de ce genre.

M. NICKLE: "moyens d'existence" est une expression très élastique. Je voudrais demander si l'article 25 tel qu'il est rédigé donnera à la veuve d'un officier le droit à une pension et aussi le droit à une pension pour invalidité en vertu de la loi des pensions?

Major général MEWBURN: Non.

M. NICKLE: Pourquoi pas?

Major général MEWBURN: C'est un cas de ce genre que vient de citer mon honorable ami de Maisonneuve. Dans ce cas, après que son mari eut servi pendant trente-cinq ans dans le corps permanent, la veuve n'a reçu que la maigre pitance de $500. Cette malheureuse femme n'avait pas d'autres ressources et parce qu'elle recevait cette pension elle n'a pas eu droit à un nouveau montant quand son fils fut tué.

M. NICKLE: J'ai le regret de corriger ce que dit le ministre, mais il est dans l'erreur. Dans le cas dont il parle, la veuve d'un soldat défunt a présenté une réclamation relativement à son fils qui avait été tué dans cette guerre. En vertu de l'article 25, elle retirait une pension de $500 comme veuve d'un officier décédé de la troupe permanente. Elle avait droit, à la mort de son fils, à une pension s'élevant exactement à $720, mais les commissaires des pensions de l'armée expéditionnaire canadienne établirent une règle qui est conforme aux règlements et qui stipule que les $500 payés en conformité de l'article 25 seront déduits des $720. Mais il s'agit d'une femme qui

retire premièrement une pension sous l'autorité de la loi des pensions militaires du fait de son mari et secondement du fait de son fils tué dans cette guerre. Le cas que je porte à la connaissance du ministre est celui-ci: si la veuve avait droit à une pension conformément à l'article 25 par suite de la durée du service de son mari et si elle a droit aussi à une pension d'après le plan de pension des troupes expéditionnaires canadiennes, pourrait-elle retirer les deux pensions? Le projet de pension des troupes expéditionnaires canadiennes établit en principe qu'une femme a droit à une pension sans tenir compte de ses autres sources de revenu en plus de la pension des troupes expéditionnaires canadiennes. Cet article 25 dit clairement "la pension d'une veuve sera ainsi qu'il suit". On devrait certainement établir d'une façon claire que dans le cas où le mari d'une femme qui est parti outremer a été tué, s'il a été membre d'un corps permanent, la veuve ne devrait pas avoir le droit de retirer, disons $1,400 en vertu de la loi des pensions militaires et $1,500 ou $1,600 en vertu du règlement de pensions des troupes expéditionnaires canadiennes. Les deux systèmes de pension sont basés sur l'octroi d'une allocation raisonnable, et s'il existe une possibilité de doubler la pension, il me semble que le ministre devrait faire en sorte qu'il soit absolument clair qu'une chose pareille ne puisse pas se produire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crains qu'on ne pousse quelquefois trop loin la pratique de rechercher d'autres sources de revenu. On a appelé mon attention récemment sur le cas d'un vieillard qui vit dans une pauvre bourgade de la province de la Nouvelle-Ecosse et dont les deux fils ont été tués à la guerre. Il était lui-même presque aveugle et incapable de se livrer aux travaux de sa ferme. Sa femme vivait à la ferme, mais il n'avait absolument pas d'autre aide. Il recevait une pension de $480 et un agent du département fut envoyé pour s'enquérir de ses autres sources de revenu. Cet agent fit rapport qu'il avait trouvé ce pauvre homme sur sa ferme avec un cheval, deux vaches, douze poules et douze pommiers et il estima que le revenu provenant de ces sources équivalait à la moitié du montant de la pension. Il émet l'avis que le département réduise la pension de moitié, donnant $240 au vieillard au lieu de $480. La proposition de l'agent fut adoptée par le département. Il me semble que c'est aller trop loin. Quiconque est au courant d'une ferme, sait que si cet homme n'était pas en état de travailler la sienne il ne pourrait vraiment retirer qu'un léger profit de douze poules, douze pommiers, deux vaches et un cheval. Je tiens à signaler ce fait au ministre pour que dans l'administration du fonds de pension on n'applique pas trop strictement les règles aux pauvres gens, parce qu'il me semble qu'en ce moment elles sont un peu exagérées.

Major général MEWBURN: L'honorable député confond le bill particulier avec le bill des pensions dont s'occupe en ce moment un comité spécial de la Chambre. Ce sont des questions qui se trouveront réglées par les pensions pour incapacité ou décès. Ce que nous examinons maintenant, c'est l'ancienne loi des pensions qui se rapporte au service permanent.

M. NICKLE: Ai-je l'assurance du ministre que cette dualité des pensions ne sera pas reconnue?

Major général MEWBURN: Je partage certainement l'opinion de l'honorable député. La loi des pensions devrait pourvoir à cela. Si un officier de la force permanente était tué à la guerre, sa veuve toucherait probablement la pension fixée par la loi; mais elle ne devrait pas recevoir les deux.

M. MANION: J'ai à l'idée un cas que j'aimerais à signaler à l'attention du ministre et qui ressemble beaucoup à celui que l'honorable député d'Antigonish a cité tout à l'heure.

M. NESBITT: Pourquoi l'honorable député n'attendrait-il pas que l'autre bill vienne en discussion ici?

M. MANION: Est-ce contraire aux règlements?

M. le PRESIDENT: L'honorable député n'a certainement pas le droit de discuter les pensions qui ne relèvent pas de la juridiction du présent bill.

M. MANION: Il y a six mois que je m'occupe de ce cas et je n'ai pas encore été capable d'obtenir justice pour ce vétéran du nom de John Taylor; j'ai pensé que le moment était peut-être propice pour prier le Gouvernement de secouer un peu les commissaires des pensions afin de les décider à agir avec plus de célérité. Je discuterai la question lorsque le rapport de la commission sera examiné; cela signifie encore toutefois un autre délai de deux mois avant d'obtenir justice pour le vétéran intéressé.

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne devrait pas affirmer que les règlements parlementaires l'empêchent de discuter l'affaire et d'obtenir justice. Il a le droit de

soulever la question le lundi, le mardi ou le mercredi lorsque la Chambre se forme en comité des subsides; cependant, il n'a pas le droit de le faire à cette étape alors que le présent bill est étudié par la Chambre siégeant en comité général.

M. NICKLE: Je propose que l'article soit modifié comme il suit:

Toutefois, la veuve d'un militaire du corps expéditionnaire ayant droit à une pension en vertu de la présente loi, devra choisir laquelle de ces pensions elle désire toucher.

Major général MEWBURN: Je ne vois pas d'objection à l'adoption de cet amendement. La veuve devra choisir entre les deux pensions. En d'autres termes, si son mari officier dans la force permanente a été tué au front, elle devra choisir la pension qu'elle touchera.

M. NICKLE: Je suis heureux de constater que le ministre apprécie la question. Le décret auquel je fais allusion est le n° 1569; or, le ministre se le rappelle probablement, par ce décret le Gouvernement décrète:

Que tous les officiers et soldats à la solde du gouvernement canadien au cours de la présente guerre ou pendant la démobilisation après la guerre, qui appartiennent à la force permanente de la milice active ou attachés aux bureaux de l'état-major général ou encore à l'état-major d'un district militaire, seront des officiers et soldats des forces expéditionnaires du Canada et constamment soumis au régime de la loi militaire. Tant qu'ils feront du service dans les forces expéditionnaires du Canada ils y détiendront provisoirement, à partir de la date de leur dernière nomination ou promotion, les grades qu'ils ont à l'heure qu'il est ou qu'ils pourront obtenir de temps à autre, et sauf dans les cas énumérés ci-dessous, les règlements touchant la solde, les allocations et les pensions des membres des forces expéditionnaires du Canada seront applicables et gouverneront toutes les réclamations pour des pensions qui ne sont pas prévues par la présente loi.

Major général MEWBURN: Si un officier était tué à l'ennemi, sa veuve recevrait une pension basée sur le tarif en vigueur pour les militaires appartenant aux forces expéditionnaires.

M. NICKLE: Si un officier ou un soldat de la milice permanente, après avoir permuté dans les rangs du corps expéditionnaire et être resté en service au pays, avait succombé à l'influenza, sa veuve aurait aussi droit à la pension allouée aux militaires des forces expéditionnaires et alors pourrait surgir la question du choix à faire.

Major général MEWBURN: Pensez-vous qu'il soit sage de prévoir un pareil cas?

M. NICKLE: Je suis d'avis qu'on ferait mieux de le prévoir.

M. le PRESIDENT: L'honorable député voudra-t-il bien répéter l'amendement qu'il propose?

M. NICKLE: Le voici:

Toutefois, la veuve d'un militaire du corps expéditionnaire du Canada ayant droit à une pension en vertu de la présente loi, devra choisir laquelle de ces pensions elle désire toucher.

M. COOPER: L'honorable député de Kingston (M. Nickle) cite le cas d'un officier canadien ayant à choisir entre deux pensions. Qu'adviendrait-il dans le cas d'un officier canadien en service dans l'armée britannique si le tarif des pensions était plus élevé en Angleterre qu'ici en Canada? Lui laisserait-on le choix d'accepter la pension britannique?

Major général MEWBURN: Un bon nombre d'officiers du corps expéditionnaire canadien ont été prêtés à l'armée britannique, mais ils touchent la même solde que leurs camarades servant dans l'armée canadienne. Si un officier canadien faisait partie des forces impériales il aurait droit uniquement à la pension établie par le gouvernement impérial; il n'aurait rien à attendre du gouvernement canadien.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 10 (les pensions d'une veuve peuvent être modifiées, mais aucuns versements n'auront lieu avant l'adoption de la présente loi).

Un DEPUTE: Quel sera l'effet de cette disposition?

Major général MEWBURN: C'est de cela précisément que nous avons parlé.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): Si les règles de la Chambre m'y autorisent, je dirais que bon nombre d'officiers permanents pensent que l'on a fait une injustice grave au colonel G. Hunter Ogilvie, de Kingston. Comme tous les autres, il n'aurait pas demandé mieux que de compléter ses trente-cinq années de service. La plupart des départements ont pour règle d'accorder un congé de six mois à quiconque est sur le point d'atteindre la limite de ses années de service; mais, pour une raison ou pour une autre, on a retranché au colonel les trois derniers mois qui lui auraient donné droit à un service de trente-cinq ans. Il a servi trente-quatre années et trois mois, puis un congé de six mois lui a été accordé, lui faisant trente-quatre années et neuf mois, ce qui lui fait manquer par trois mois ses trente-cinq années de service. M'est avis que si les services du colonel valaient d'être rete-

nus pendant trente-quatre années et trois mois, ils auraient pu l'être pendant trente-quatre et six mois; mais, sur la fin de son service, le colonel Ogilvie n'avait plus apparemment la capacité de travail que le ministère aurait désirée, et on l'a remplacé par quelqu'un de plus jeune et de plus actif. Je ne laisse pas de croire cependant qu'en toute justice pour le colonel, comme pour d'autres pareillement situés, on aurait dû le retenir trois autres mois, ce qui lui aurait permis de se retirer du service avec trente-cinq ans à son crédit.

L'hon. M. FIELDING: Il y aurait quelque chose à dire au sujet de ce bill. Ce n'est pas une affaire nouvelle, car elle existe depuis assez longtemps. Il n'est pas seulement question de retraites de guerre, lesquelles ne souffrent aucun doute, mais aussi de retraites du temps de paix pour deux branches du service public: les forces permanentes et la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Inutile de dire que je ne m'y oppose point. En attendant, nous ne faisons rien pour la masse des employés civils du Canada.

Je tiens à ce que le public et la députation n'oublient pas que ce que nous faisons ici pour les forces permanentes, pour la milice et pour la gendarmerie à cheval crée une distinction. On a parlé dans un récent débat des distinctions de classe, et c'est ce que nous avons ici. Nous reconnaissons à celui qui sert dans la gendarmerie à cheval ou dans les forces permanentes en temps de paix le droit à une pension; celui, au contraire, qui a le malheur de servir dans toute autre branche du service n'aura pas de pension, et c'est peut-être les neuf dixièmes qui sont dans ce cas.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Rétablissement des soldats dans la vie civile. —Appointements, y compris ceux du sous-ministre à $6,000, du sous-ministre adjoint et secrétaire à $4,000, un agent du contentieux à $4,000, un contrôleur de la dépense à $3,500, un sous-secrétaire à $3,500 et un comptable à $2,500; en tout, $71,200. Dépenses casuelles, $25,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre veut-il bien nous donner un aperçu du travail de ce service?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil privé): Généralement parlant, le service est divisé en trois branches: le traitement médical des combattants qui nous reviennent tellement affaiblis que nul espoir n'existe d'un prochain rétablissement; la rééducation d'hommes affaiblis ou incapables de travail, afin de les rendre aptes à remplir quelque occupation utile; en troisième lieu le rétablissement dans la vie civile de ceux qui reviennent d'outre-mer et désirent se procurer ici de l'emploi ou une occupation quelconque. Le service prévoit et assure de plus traitement médical gratuit pendant un an après leur libération de tous ceux qui ont servi outre-mer et souffrent de quelque infirmité. Il a établi une fabrique de membres artificiels pour les amputés de la guerre, et ces membres sont tenus en bon état de réparation.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien y a-t-il d'hôpitaux dans ce service et où sont-ils situés?

M. le PRESIDENT: Cette question ne me paraît pas réglementaire. D'autres qui ne sont pas ici dans le moment vont pouvoir ce soir renouveler la même discussion à l'occasion du numéro 331. Il est absolument injuste que la discussion se répète.

L'hon. M. LEMIEUX: Je désire protester, monsieur le Président, quand vous dites que ma question est injuste. Elle peut n'être pas absolument réglementaire, si vous en décidez ainsi, je reprendrai mon siège, mais dire à un vieux député comme moi qu'il est injuste que je demande un renseignement, c'est un peu dur.

Je crois savoir que les hôpitaux relevant autrefois du ministère de la Milice sont maintenant administrés par ce nouveau département.

L'hon. M. ROWELL: Tous les hôpitaux sauf ceux de soldats dont on attend la guérison sous peu. Les soldats dont on prévoit la guérison dans un avenir rapproché ne reçoivent pas leur congé définitif, mais leur traitement se continue dans les hôpitaux sous la direction du service de santé du ministère de la Milice. Cependant, lorsqu'il s'agit de cas de guérison improbable ou de cas exigeant un traitement prolongé, les soldats sont libérés de l'armée et mis sous la tutelle de ce ministère.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne veux pas prolonger la discussion si cela est contre la règle, mais vu que nous sommes à délibérer un crédit d'un nouveau ministère, j'ai cru que le ministre pourrait nous exposer les grandes lignes de ses opérations. Cependant, monsieur le Président, si vous maintenez que je ne suis pas dans la question, je me soumettrai à votre décision. Ce ministère deviendra-t-il un ministère permanent?

L'hon. M. ROWELL: Il est opportun que le gros du travail de ce ministère soit fait d'ici deux ans; c'est à peine s'il en est arrivé au maximum de son travail, ce qui sera lorsque tous nos soldats seront rapatriés. Ce serait mieux de poser, relativement à cet item en particulier, des questions auxquelles je pourrais répondre, puis nous en viendrions à l'autre prévision budgétaire, laquelle porte sur chaque division du service. Je me ferai alors un plaisir de fournir des renseignements complets sur chaque division à mesure que nous en aborderons les divers item.

M. MORPHY: L'article dit: Y compris le sous-ministre à $6,000, l'avocat à $4,000." Qui est le sous-ministre et quelles sont ses aptitudes? Qui est l'avocat, et d'où vient-il?

L'hon. M. ROWELL: Il n'a pas encore été nommé d'avocat, et le ministre souhaite qu'il n'y ait pas lieu d'en nommer un. Le ministère s'en est passé jusqu'à présent et compte pouvoir continuer ainsi. Cependant, de nombreuses questions surgissent et le ministre a cru qu'il était à propos de prévoir à la nomination d'un avocat au cas où il faudra faire cette nomination.

Le sous-ministre a été attaché au ministère depuis son organisation et avant cela, se trouvait à la commission des hôpitaux militaires. Il était fonctionnaire de l'administration de la commission des hôpitaux militaires, et en cette qualité s'est trouvé en contact avec toutes les phases des opérations du département. Autrefois, il avait la direction, en qualité d'administrateur, d'une entreprise commerciale. Il a acquis une vaste expérience pratique dans les travaux d'organisation et, lorsque nous en serons à étudier les détails du ministère, le nombre d'hôpitaux et d'institutions d'enseignement sous sa direction, mon honorable ami reconnaîtra à quel point il importe d'avoir un fonctionnaire compétent, et en même temps un bon organisateur et administrateur à la tête de ce service important de l'administration.

M. MORPHY: Quel était son traitement avant son entrée au service du gouvernement, et pourquoi le traitement est-il maintenant de 6,000 piastres? Je croyais que 5,000 piastres était en quelque sorte un chiffre réglementaire pour le traitement de sous-ministres.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a parfaitement raison lorsqu'il dit que le chiffre réglementaire était en général de 5,000 piastres pour les sous-ministres, et c'était celui du sous-ministre de ce ministère, mais au budget du présent exercice les traitements de tous les sous-ministres ont été portés à 6,000 piastres.

M. MORPHY: Je tiens à répéter qu'à maintes reprises j'ai déjà dit dans cette Chambre, c'est-à-dire que l'on applique un mauvais principe sur toute la ligne, et je ferai une nouvelle déclaration en faveur du paria. Les salaires que touchent les employés des divisions inférieures de tous les ministères du Gouvernement sont tout à fait inadéquats, et ceci me paraît être, pour les gros bonnets, une occasion propice de faire le grand saut sans cérémonie ou sans un mot de récrimination. Je proteste contre cette facilité avec laquelle les employés à gros traitements obtiennent une augmentation, alors que ceux qui touchent un salaire inférieur ont tant de peine à en obtenir, tels les messagers, les emballeurs, et ainsi de suite.

L'hon. M. ROWELL: Je partagerais sensiblement cette attitude sympathique si l'on n'était pas sur le point de présenter une mesure législative qui doit régler la question. Je crois savoir que le ministre suppléant du Commerce (M. A. K. Maclean) présentera lundi un projet de loi relatif à la réorganisation hiérarchique du personnel, et que ce bill indiquera le chiffre de salaires de toutes les divisions du service. On aura alors l'occasion de discuter à fond la question soulevée par mon honorable ami et j'espère qu'il considérera ce que le Gouvernement a l'intention de faire à ce sujet comme raisonnable et satisfaisant.

M. MORPHY: Je n'ai pas de réponse bien précise de la part du ministre sur ce que le sous-ministre, dont j'ignore le nom, touchait avant d'entrer au service de l'Etat.

L'hon. M. ROWELL: Le sous-ministre recevait 4,500 piastres à la commission des hôpitaux militaires à titre d'adjoint du directeur. Lorsqu'il est devenu directeur il a eu le traitement de l'ancien directeur, soit $5,000 piastres.

M. MORPHY: Dans ce cas, il y a une augmentation d'appointements de $1,000 dans un nouveau département administratif?

L'hon. M. ROWELL: Une augmentation de $1,000, comme dans tous les autres services publics. Je veux bien admettre qu'il peut y avoir une divergence d'opinion sur la question de savoir si tous les sous-ministres devraient avoir la même rémunération, et lorsque la nouvelle classification sera déposée, on s'apercevra que le rapport

contient des recommandations à ce sujet; cependant, depuis des années, il est de règle que tous les sous-ministres reçoivent le même traitement et ce département ne fait qu'appliquer cette règle.

M. DOUGLAS (Strathcona): Appliquera-t-on le même principe au traitement des ministres?

M. MORPHY: Si quelqu'un des services vraiment besogneux de l'administration portaient à $6,000 la rémunération de leurs sous-ministres ne faudrait-il pas nécessairement donner une augmentation semblable aux chefs des services ayant peut-être la moitié moins à faire?

L'hon. M. ROWELL: Non, à moins qu'ils aient le rang de sous-ministre, ce qui est le cas pour quelques-uns. A l'égard de certains emplois qui ont été créés, la loi décrète que le titulaire occupera le rang de sous-ministre. Je sais qu'il y en a plusieurs, et le principe s'appliquerait dans ce cas-là, j'imagine. De fait, le budget de l'année courante renferme le même montant pour ceux que la loi désigne ainsi.

M. NESBITT: La besogne des sous-ministres varie beaucoup et quelques-uns devraient être mieux rémunérés que d'autres. Je ne critique pas le traitement de celui-ci. Pourquoi ce département a-t-il besoin d'un avocat? S'il s'agit de résoudre un petit point de droit, il peut, certes, prendre conseil d'un juriste d'Ottawa. La présence d'un avocat dans ce département est une absurdité.

L'hon. M. ROWELL: Si je comprends bien, le ministre dit qu'il ne s'attend pas à avoir besoin d'un avocat; mais il a cru sage de pourvoir à sa nomination. Vu qu'on n'aura probablement pas besoin d'un avocat, je veux bien que le crédit soit rayé du budget.

M. NESBITT: Je connais un ou deux employés du département qui sont bien en état de donner des conseils sur les questions ordinaires. Ils sont présents en ce moment, et je ne conçois pas pourquoi l'item ne serait pas biffé.

L'hon. M. ROWELL: Je le mettrai de côté.

M. MORPHY: S'il se trouve dans le budget, il constituera une tentation et il faudrait le supprimer.

M. THOMPSON (Yukon): Au sujet du crédit de $3,500 pour un contrôleur de la dépense, j'aimerais savoir si celui-ci a été nommé et, dans ce cas, quels sont ces fonctions. A-t-on besoin d'un contrôleur de la dépense, lorsqu'il y a un ministre, un sous-ministre et un secrétaire?

M. MORPHY: Ainsi qu'un sous-secrétaire et un comptable?

M. THOMPSON (Yukon): Je n'ai pas à en mentionner d'autres, mais on devrait nous fournir des explications au sujet de la nécessité de cet emploi.

L'hon. M. ROWELL: Le contrôleur de la dépense pourrait être désigné sous un autre titre, celui de premier comptable probablement. Il est chef du service de la comptabilité; il trace la marche à suivre et surveille le personnel nécessaire à la vérification des dépenses. Un tel emploi est fort à désirer parce qu'il s'agit d'un nouveau département qui dépensera de fortes sommes d'argent, des millions de dollars. Le comité verra que son budget dépasse déjà $20,000,000, et il devra y avoir un budget supplémentaire. L'administration de ce département exige que toutes les dépenses soient surveillées de près, afin de sauvegarder l'intérêt public. L'argent sagement employé pour contrôler la dépense sera profitable en ce qu'il empêchera ce qui serait autrement une forte augmentation de la dépense publique.

M. NESBITT: Je suis absolument d'accord avec le ministre; cependant, nous devrions appeler ce fonctionnaire premier comptable, vu que nous avons décidé de supprimer les titres, hier soir.

M. MORPHY: Le représentant d'Oxford-Nord a soulevé une question qui est digne d'examen. Il est pourvu au traitement d'un contrôleur à $3,500, d'un comptable à $2,500 et de quatre autres comptables à $2,100, ce qui fait, pour bien dire, six comptables pour ce département. Comme le représentant d'Oxford-Nord l'a dit, vous pourriez appeler ce fonctionnaire premier comptable, et vous en auriez cinq autres. Vu qu'il y aura six comptables dans ce service, chacun d'eux aura assurément peu de besogne. Je me rends compte de l'énormité de la tâche, mais je suis absourdi de voir tant de comptables dans une nouvelle commission.

J'aimerais bien à avoir des renseignements là-dessus, car tout ceci me paraît assez singulier.

L'hon. M. ROWELL: Tous les soldats qui sont en traitement dans les hôpitaux ou reçoivent l'enseignement professionnel touchent leurs solde et allocations. A l'heure actuelle, 15,284 anciens combattants se trouvent dans ce cas. La comptabilité consti-

tuant un des plus importants services de ce département, il est essentiel que la surveillance d'une dépense aussi considérable soit attribuée à un homme de talent, au plus habile qu'il soit possible de trouver. A moins d'une étroite surveillance, je ne crois pas que la dépense soit susceptible de s'accroître plus rapidement nulle part dans un nouveau département comme celui qui grandit au fur et à mesure qu'il est appelé à rendre service aux soldats revenus de la guerre.

L'honorable député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) a ouvert un avis qui me paraît fort acceptable; aussi ne vois-je pas d'inconvénient à ce que le fonctionnaire en question soit désigné sous le nom de " premier comptable ".

M. THOMPSON (Yukon): Le titre de " surintendant des dépenses " me semble mal choisi. Il m'est bien permis d'affirmer que le sous-chef du département et son adjoint sont des hommes de talent, car je les connais tous deux. Je reconnais avec le ministre qu'il y a lieu de charger quelqu'un de la surveillance des dépenses, mais le titre de " surintendant des dépenses " ne me semble pas parfaitement approprié, et c'est pourquoi je considère que le ministre ferait bien de se ranger à l'avis du représentant d'Oxford-Nord.

M. DOUGLAS (Strathcona): Certaines compagnies sont divisées en plusieurs unités dont chacune est susceptible d'occasionner une forte dépense. Le surintendant devra se transporter auprès de chaque unité et se rendre compte de la dépense faite aux différents dépôts. Pour ce motif, je considère l'appellation de " surintendant des dépenses" préférable à celle de "premier comptable ".

M. CLARK (Bruce-Nord): Comme le surintendant devra surveiller la dépense de sommes très considérables, il se peut que le titre de " premier comptable " ne soit pas aussi empreint de dignité pour lui assurer l'autorité voulue pour l'accomplissement de ses importants devoirs.

L'hon. M. ROWELL: Je propose que l'article 29 soit modifié par la radiation des mots " secrétaire légiste, $4,000 ", ce qui aura pour effet d'en réduire le chiffre total de $71,200 à $67,200.

(Cette motion est adoptée.)

Bâtiments. — Hôpitaux, sanatoriums, asiles militaires, établissements d'enseignement professionnel, etc., $1,300,000.

L'hon. M. ROWELL: En 1918, la dépense de ce chef s'est élevée à $1,700,000. Le présent crédit accuse donc une diminution de $400,000. Ce crédit est destiné aux objets divers des hôpitaux, au traitement des tuburculeux dans les sanatoriums, aux asiles pour les incurables et aux établissements d'enseignement professionnel. A l'heure qu'il est, le ministère fait ériger de nouveaux bâtiments dans presque chacune des provinces. A Tranquille (Colombie-Anglaise), il en existe un que le département s'occupe, de concert avec la société antituberculeuse de la Colombie-Anglaise, de doter d'une annexe pouvant recevoir 130 malades, et où seront installés le réfectoire et la cuisine. Dans l'Alberta, le département se joint au gouvernement provincial pour faire construire un bâtiment où l'on pourra donner des soins à 175 tuberculeux.

M. PARENT: Qu'est-ce que cela coûte?

L'hon. M. ROWELL: Je ne puis donner qu'un chiffre approximatif. La dépense s'élèvera vraisemblablement à près de $300,000. Au Manitoba, le département participe aux aménagements du sanatorium provincial de Ninette pour le traitement des tuberculeux. La société antituberculeuse de la province met suffisamment de place à l'usage exclusif du département. Le plus souvent, celui-ci s'entend avec les gouvernements provinciaux ou des institutions reconnues et obtient qu'on agrandisse les établissements déjà fondés, afin qu'on y puisse prendre soin des malades. L'expérience lui a fait constater que cette façon d'agir réalise des économies au gouvernement fédéral.

Dans la province de Québec, le département agit de concert avec le gouvernement et fait installer 200 lits pour le traitemeut des tuberculeux au sanatorium des Laurentides.

Au Nouveau-Brunswick, le département s'est récemment chargé de l'administration du Jordan Memorial Sanatorium de River-Glade et se prépare à faire de nouveaux aménagements à cette institution.

Dans la Nouvelle-Ecosse, le département fait terminer, par les soins du gouvernement provincial, la construction de certains bâtiments au sanatorium de la province.

A Halifax, le département fait construire par le ministère de Travaux publics un hôpital où il y aura 50 lits pour les malades réclamant une surveillance particulière.

Dans l'île du Prince-Edouard, on achève l'aménagement du sanatorium de Dalton, pour le traitement des tuberculeux.

En outre, le département, dans l'administration des nombreuses institutions qui sont sous sa juridiction, doit nécessairement dépenser de l'argent à l'entretien des édifices.

Le comité verra que le département doit s'occuper des demandes qui lui sont faites de prendre soin des soldats tuberculeux réformés de la guerre. Et il s'agit de cas qui demandent de longs traitements. Dès que les autorités militaires ont diagnostiqué le mal, les malades sont remis entre les mains du département.

Tous nos collègues, j'en suis sûr, diront que le pays doit donner les meilleurs traitements possibles aux vétérans atteints de tuberculose. On a besoin de cet argent pour des sanatoriums où seront traités ces malades. D'ordinaire, nous faisons des agrandissements à un sanatorium déjà fondé et nous évitons ainsi les frais de construction d'un nouvel édifice.

L'hon. M. LEMIEUX: Le corps dentaire a-t-il été transféré du département de la Milice au service du Rétablissement?

L'hon. M. ROWELL: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: Je pensais qu'on avait pris une décision à ce sujet, il y a quelque temps.

L'hon. M. ROWELL: Le département de la Milice n'a pas fait passer le corps dentaire au département du Rétablissement civil des soldats. Le département de la Milice traite lui-même les anciens soldats qui ont besoin des services d'un dentiste immédiatement après leur licenciement. Seulement, le service du Rétablissement civil des soldats doit nécessairement fournir les soins voulus à ceux qui sont à sa charge et avoir son propre service de dentistes.

M. DOUGLAS (Strathcona): En ce qui regarde le programme esquissé par le ministre, je crois que le département a adopté une bonne ligne de conduite dans sa coopération avec les autorités provinciales. Il fait bien d'employer les sanatoriums et autres services d'hospitalisation des diverses provinces et aussi d'aider à ériger des constructions qui seront utiles au pays quand les travaux de restauration auront été terminés. D'après ce que j'ai vu de l'administration du département de la Milice et de la commission des hôpitaux militaires avant la création du département du Rétablissement civil des soldats, l'argent gaspillé par ces deux départements est sans exemple. On a construit pour des hôpitaux des édifices à demi temporaires, et maintenant que la guerre est finie, tout l'argent dépensé à cette fin se trouve jeté à l'eau, vu que ces bâtiments ne servent plus à rien. Je me demande si le ministre du nouveau département va utiliser ces hôpitaux qui ont été construits dans presque toutes les provinces du Canada. Si ces édifices ne servent plus à rien, la perte de millions de piastres qu'ils ont coûté pèsera beaucoup pour les contribuables.

Je vois avec plaisir que le département se propose d'administrer et d'aider les institutions actuelles qui serviront au pays après la guerre. Je ferai observer au ministre, qui remplace le chef de ce département, que des milliers de piastres ont été gaspillés par le département de la Milice et l'ancienne commission militaire des hôpitaux, est-ce par jalousie ou par défaut de coopération, je l'ignore. Il n'en demeure pas moins que la même faute s'est répétée dans presque toutes les villes du Canada, l'argent ayant été dissipé par un département ou par un autre, quand il aurait pu être employé avec avantage, s'il y avait eu la coopération voulue entre les deux départements.

M. ARGUE: Les soldats invalides qui n'ont pas quitté le Canada sont-ils traités dans les hôpitaux?

L'hon. M. ROWELL: Ils reçoivent les mêmes traitements que les soldats qui sont allés au front.

M. ARGUE: Ce renseignement me fait plaisir. Il y a un cas auquel je me suis particulièrement intéressé depuis un an et demi tout près. En 1916, nous avions un homme de Swift-Current, du nom de McIntosh, qui s'est enrôlé dans le 2e bataillon. Il est mécanicien de son métier, marié, âgé de trente-neuf ans. Il a une femme et cinq enfants. Le médecin du bataillon qui l'a examiné l'a trouvé bon pour le service. Il a passé tout l'été au camp Hughes. Les exercices l'ont rendu malade, et lorsque le bataillon est parti, il est resté au camp, puis il a été démobilisé comme impropre au service et il est rentré chez lui.

Depuis, il a été à la charge de la ville de Swift-Current, ainsi que sa famille. Les vétérans paient le loyer de la maison, 15 piastres par mois; la ville de Swift-Current contribue 80 piastres par mois pour l'entretien de la famille dont elle a envoyé le chef à l'hôpital de Mayo pour suivre un traitement.

L'hôpital l'a renvoyé en disant que l'entraînement militaire avait ruiné sa santé qui, probablement, ne s'améliorerait jamais. J'ai porté la chose à l'attention de divers ministères, et laissez-moi vous dire que ces départements sont vraiment habiles lorsqu'il s'agit d'éviter la responsabilité. On m'a envoyé d'un département à l'autre. On m'a envoyé au département des Pensions et le département des Pensions m'a assuré que la loi ne prévoyait pas du tout un cas comme celui-là, que cet homme souf-

frait du retour d'une ancienne maladie. Il doit y avoir quelque part quelqu'un de responsable. Le département de la Milice a accepté cet homme comme étant physiquement apte au service d'après le certificat du médecin militaire, et je n'ai pas l'intention d'en démordre tant que la chose ne sera pas réglée. Jusqu'à date, la municipalité de Swift-Current a payé $1,500 pour l'entretien de cette famille depuis que cet homme fut libéré de l'armée, et je veux savoir qui va rembourser la municipalité.

L'hon. M. ROWELL: Je comprends le verdict de la commission des Pensions lorsqu'elle a dit que l'homme souffrait de rechute d'une ancienne maladie. A quel autre département mon honorable ami a-t-il présenté sa cause?

M. ARGUE: A la commission des Invalides et plus tard à la commission des Pensions. A la commission des Pensions les autorités m'ont répondu qu'elles n'avaient rien à voir à ce cas; que la loi ne l'avait pas prévu. Je ne sais pas comment tout cela va finir, mais je n'ai pas du tout l'intention d'abandonner la cause.

L'hon. M. ROWELL: A mon avis, il faudrait soumettre ce cas à l'attention du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile. Le sous-ministre va s'enquérir de la chose si l'honorable député veut bien lui communiquer les faits. La commission des Pensions avait raison de dire, je crois, qu'elle n'avait aucune juridiction en pareil cas.

M. ARGUE: J'assure le ministre que je leur ai exposé les faits à mainte reprise.

Major général MEWBURN: A-t-il été libéré de l'armée expéditionnaire canadienne?

M. ARGUE: Oui, comme impropre au service militaire. On lui a donné son billet de chemin de fer, on l'a renvoyé chez lui, et l'on ne s'en est plus occupé.

L'hon. M. ROWELL: Le sous-ministre va s'enquérir de l'affaire. Si les faits sont tels qu'exposés par l'honorable député, il me semble que cet homme devrait être traité dans une des institutions du département.

M. ARGUE: A mainte reprise nous avons essayé de le faire reprendre par les autorités militaires pour le soigner comme il y a droit. J'ai fait tout mon possible, mais jusqu'ici je n'ai rien obtenu.

M. CLARK (Bruce-Nord): Est-ce que l'honorable député veut donner le nom de cet homme?

M. ARGUE: Je donnerai son nom et tous les détails.

M. THOMPSON (Yukon): Combien de soldats tuberculeux sont dans les sanatoriums au Canada; et quel est le nombre des lits aménagés pour les soldats tuberculeux?

M. le PRESIDENT: Cette question serait plutôt de mise, je crois, lorsque le comité délibérera le crédit n° 334.

M. COWAN: Est-ce que ce crédit paie les frais du service de chirurgie dentaire?

L'hon. M. ROWELL: Non, il ne s'agit ici que des édifices. Afin d'empêcher un malentendu, je veux faire une observation en réponse aux paroles de l'honorable député de Strathcona; et je fais ceci parce que mon honorable collègue le ministre de la Milice n'était pas à son siège lorsque l'honorable député a porté la parole. Si l'un ou l'autre des départements avait pu prévoir la fin des hostilités, il nous aurait fallu des locaux bien moins spacieux, et en conséquence nous aurions beaucoup moins construit; mais l'été dernier, à en juger d'après les apparences, jusqu'au mois d'octobre, en tout cas jusqu'au mois de septembre—et je me souviens que la question a été discutée très sérieusement au conseil—le grand nombre des blessés de la campagne au mois d'août et tous les blessés qu'on prévoyait dans le cours de l'année, nous obligaient à transporter au Canada tous les cas d'hôpital que nous pouvions. Les blessés revenaient constamment au Canada, et le ministre de la Milice et de la Défense était continuellement assiégé de plaintes disant que l'espace dans les hôpitaux des principaux centres militaires du Canada ne suffisait pas au nombre des malades; on nous demandait de fournir des locaux supplémentaires. Le département a jugé qu'il ne pouvait donner ces édifices au ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, puisqu'ils servaient aux hommes qui étaient sous la juridiction du ministère de la Milice et de la Défense. Maintenant que nous avons la paix, le département de la Miilice et de la Défense, aussitôt qu'un de ces édifices est disponible, le passe au département du Rétablissement des soldats dans la vie civile. J'ai connaissance personnelle de plusieurs hôpitaux qui ont été remis à ce dernier département tout récemment.

Cela, je pense, expliquera, d'une façon, l'allusion de mon honorable ami.

M. DOUGLAS (Strathcona): Je cite un cas évident de manque de coopération entre les deux départements de mon propre comté. La commission des hôpitaux mili-

taires loua du collège d'Alberta, en considération, je pense, de $11,000 par année, un édifice, qui devait être remis dans le même état qu'il avait été reçu. L'an dernier, la commission dépensa à peu près $50,000 sur cet édifice, en plomberie, bains et autres travaux de ce genre. Quand l'armistice fut signée, l'installation était complétée, à l'exception des chaudières nécessaires aux bains. Il s'ensuit que toutes ces sommes étaient gaspillées. L'installation n'a jamais servi. Si la commission remet l'édifice dans l'état où elle l'a reçu, elle devra tout enlever. De plus, la ville d'Edmonton offrit au département de la Milice l'usage gratuit d'un des meilleurs hôpitaux de l'Ouest. Il avait toute l'accommodation nécessaire à 180 malades, mais, à défaut de coopération entre le district militaire n° 13 et la commission des hôpitaux militaires, peut-être, cet hôpital n'abritait que vingt-cinq malades au lieu de cent quatre-vingt. Ce que je reproche, c'est le manque de coopération des deux départements: il a occasionné un déboursé d'argent inexcusable.

M. McGIBBON (Muskoka): Quelle est l'intention du Gouvernement quant aux épileptiques et aux tuberculeux? Suit-il encore le système de les envoyer dans les institutions privées, comme il y a un an?

L'hon. M. ROWELL: Je ne sache pas qu'il en soit ainsi; c'est ce que m'apprennent les fonctionnaires du département. Le système consiste à soigner ces soldats jusqu'à leur guérison: c'est à quoi s'appliquent les diverses institutions pour lesquelles je demande ce subside.

M. McGIBBON (Muskoka): Voici ce que je veux dire. Au lieu de s'occuper lui-même de ces cas dans ses propres institutions et avec ses propres médecins, le Gouvernement les a renvoyés aux institutions ordinaires, à des frais de tant par jour ou par mois. Suit-on encore ce système?

L'hon. M. ROWELL: Non. Le département prend lui-même, soin de ces malades, dans ces institutions pour lesquelles nous réclamons une subvention.

M. McGIBBON: Je suis très heureux d'entendre dire cela. J'ai soulevé cette question il y a un an, mais on ne s'en est guère occupé. J'espère que l'accommodation sera meilleure à l'avenir que dans le passé. J'ai visité plusieurs de ces institutions privées de l'Atlantique au Pacifique: je n'en ai pas vu une où les soldats obtinssent un traitement et des soins suffisants. Je suis très heureux de savoir qu'il y a eu un changement.

[M. Douglas (Strathcona).]

L'hon. M. ROWELL: Je déclare avec plaisir que les résultats du traitement ont été très satisfaisants. Soixante et quinze pour cent environ des soldats traités ont pu prendre des occupations lucratives.

M. SUTHERLAND: Dans quels centres donne-t-on la rééducation professionnelle en liaison avec les hôpitaux? Y a-t-il entente avec les provinces pour aider à l'aménagement d'édifices pour ces fins? Quelle proportion environ de ce subside de $1,300,000 appliquera-t-on à la rééducation professionnelle?

L'hon. M. ROWELL: Il y a à peu près, à l'heure actuelle, douze centres de rééducation professionnelle: Montréal, Ottawa, Halifax, Kingston, Toronto, London, Winnipeg, Calgary, Guelph, Régina, Victoria et Frédéricton. En outre de ces centres régionaux de rééducation, il y a des écoles extérieures où les élèves sont envoyés. Plusieurs soldats s'instruisent aussi dans des établissements industriels en activité. Les écoles dirigées par le département lui-même étaient, dans le district de Québec, de trois l'an dernier et de quatre cette année; dans la Nouvelle-Ecosse, de deux l'an dernier et de trois cette année; dans l'Ontario central, de trois l'an dernier et de deux cette année; dans l'Ontario de l'est, de huit l'an dernier et de huit cette année; dans l'Ontario de l'ouest, de trois l'an dernier et de deux cette année; dans le Manitoba, d'une l'an dernier et de deux cette année; dans la Saskatchewan, de trois l'an dernier et de trois cette année; dans l'Alberta, de trois l'an dernier et de deux cette année; dans la Colombie-Anglaise, de trois l'an dernier et de cinq cette année; dans le Nouveau-Brunswick, d'une l'an dernier et d'une cette année. Il y en avait, en tout, trente l'an dernier et trente-deux cette année. L'augmentation principale n'a pas été dans ces écoles dirigées immédiatement par le département, mais, dans d'autres avec lesquelles le département s'était entendu: institutions provinciales, universités et autres écoles. Leur nombre total, l'an dernier, était de 37; il est, cette année, de 127.

De sorte que le département a tenu, durant l'année, à coopérer autant que possible avec les divers gouvernements provinciaux et les maisons d'enseignement des provinces afin d'utiliser ces écoles pour l'œuvre de rééducation dont le champ s'étend constamment, et ainsi réduire les dépenses capitales.

Une des phases les plus importantes du travail de rééducation est le placement des

soldats dans des établissements industriels indépendants. En réalité, les vétérans ont beaucoup insisté auprès du département pour que l'on donne un enseignement pratique aux anciens soldats en les faisant travailler dans des conditions commerciales ordinaires. Le nombre des établissements dans lesquels les soldats sont engagés de cette façon s'est élevé de 57 en 1918, à 993 en 1919.

M. ARTHURS: J'ai remarqué que vous aviez dit que Calgary avait trois écoles l'an dernier et n'en avait plus que deux maintenant. Est-ce qu'il y a une de ces écoles à Edmonton?

L'hon. M. ROWELL: Il y en a une à chaque endroit.

M. McGIBBON (Muskoka): A-t-on pris des dispositions pour donner ces cours le soir ou seulement dans le jour?

L'hon. M. ROWELL: Le département n'a pas pris de dispositions pour faire donner les cours le soir. Les soldats dont la rééducation est à faire sont plus ou moins invalides, et les cours du soir nuiraient à leur santé. Comme ils reçoivent leur solde et leurs indemnités durant leur rééducation, ils ne sont pas dans la misère.

M. McGIBBON (Muskoka): La raison pour laquelle je pose cette question est que j'ai reçu la visite de plusieurs anciens combattants, qui travaillaient durant une partie de la journée et qui voudraient avoir le privilège du suivre certains de ces cours le soir, afin d'améliorer leur situation.

L'hon. M. ROWELL: Si je comprends bien la question de mon honorable ami, il ne parle pas des soldats invalides, mais de ceux qui sont dans un état physique normal et qui voudraient se perfectionner dans leur vocation particulière.

M. McGIBBON (Muskoka): Je ne parle pas de ceux qui sont complètement invalides. Je veux dire ceux qui peuvent travailler, mais qui ne sont pas tout à fait satisfaits de leur position actuelle et qui voudraient se préparer à quelque chose de mieux.

L'hon. M. ROWELL: La question que pose mon honorable ami mérite d'être soigneusement étudiée, et je la recommanderai aux fonctionnaires du département. Jusqu'ici le département ne s'est occupé que des invalides, c'est-à-dire des soldats qui sont tellement infirmes qu'ils ne peuvent reprendre leur occupation d'avant la guerre. Le département leur paye la solde et les indemnités pendant le stage de rééducation.

M. SUTHERLAND: Le département cherche-t-il à préparer certains de ces vétérans à l'agriculture? Si oui, quels bâtiments occupent-ils dans les différents collèges d'agriculture et les fermes expérimentales?

L'hon. M. ROWELL: D'une façon générale, c'est le département de l'établissement des soldats sur les terres qui s'occupe des vétérans qui désirent se consacrer à l'agriculture. Le département du rétablissement des soldats dans la vie civile s'occupe un peu de rééducation de soldats invalides qui faisaient autrefois de la culture. On rééduque ces gens-là dans certaines branches de l'agriculture telles que la culture maraîchère, l'élevage des volailles, le fonctionnement des tracteurs, des moteurs et des machines agricoles. C'est tout l'enseignement agricole qui est donné.

Sir HERBERT AMES: Je crois comprendre qu'en plus des soldats plus ou moins invalides, on donne aussi des cours aux jeunes gens qui étaient âgés de moins de dix-huit ans, quand ils sont allés servir outre-mer. Le ministre a-t-il pensé à étendre ces cours aux jeunes étudiants au-dessus de dix-huit ans qui, lorsqu'ils reviennent à l'âge de vingt-deux ou vingt-trois ans, ne sont pas en état de continuer leurs études sans aide. Ils sont très désireux de parfaire leur instruction. Quoiqu'ils soient âgés de plus de dix-huit ans et qu'ils ne souffrent d'aucune infirmité, ils sont malgré tout incapables de continuer pour diverses raisons. Je crois qu'ils ont droit à une certaine considération.

L'hon. M. ROWELL: Relativement aux jeunes gens qui se sont enrôlés avant l'âge militaire, le Gouvernement a décidé de faire leur rééducation, même s'ils ne souffrent pas d'infirmité. La chose a été discutée au commencement de la session. Je suis sûr que la Chambre et le public, en général, appuieront cette décision. Les jeunes gens qui avaient moins de dix-huit ans quand ils se sont enrôlés et qui n'étaient pas obligés d'aller servir outre-mer, mais qui ont cependant servi volontairement, doivent avoir l'avantage de pouvoir continuer leurs études.

M. NESBITT: Pourquoi ne pas donner les mêmes facilités au jeune homme de vingt ans qu'à celui qui n'a que dix-huit ans?

Le jeune homme, âgé de moins de dix-huit ans, au moment de son enrôlement, a de meilleures perspectives que celui de vingt et un ans, car ce dernier, à son retour

du front, ne mettra pas de temps à terminer ses études. Le jeune homme de moins de dix-huit ans éprouve moins d'inconvénients que celui de moins de vingt et un ans qui abandonne ses études pour s'enrôler volontairement.

L'hon. M. ROWELL: Celui qui s'est enrôlé à dix-sept ans au commencement de la guerre a aujourd'hui vingt et un ans accomplis. Il a été absent du Canada à une époque où, s'il eût été ici, il aurait continué ses études ou appris un métier. Il revient au pays à l'âge de vingt et un ou vingt-deux ans, sans métier et avec des études incomplètes. Or, on a représenté au Gouvernement et énergiquement soutenu ici que ces jeunes gens iraient grossir le groupe des ouvriers. Les jeunes gens n'étaient nullement obligés au service militaire, et c'est volontairement qu'ils se sont enrôlés. Le Gouvernement a donc décidé de s'occuper des jeunes gens de moins de dix-huit ans. Jusqu'ici le Gouvernement n'a pas encore vu jour à prêter son aide à ceux âgés de plus de dix-huit ans.

Sir HERBERT AMES: C'est précisément l'argument qui s'appliquerait aux étudiants de plus de dix-huit ans et de moins de dix-neuf. Ils n'étaient pas obligés d'aller servir outre-mer, et comme l'a observé à bon droit le député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt), ils ont plus d'obstacles à vaincre que leurs camarades de seize ou dix-sept ans. Ils reviennent au pays hommes formés et nombre d'entre eux désirent poursuivre leurs études, s'ils peuvent obtenir de l'aide. Le Gouvernement, si je ne me trompe, avait en vue l'éducation des étudiants qui ont passé deux ans à l'Université, laissant de côté les matriculés pour lesquels il n'est rien prescrit.

M. NESBITT: Le seul argument que le ministre formule à l'appui de la thèse qui veut que l'article s'applique aux jeunes gens de moins de dix-huit ans, c'est qu'ils n'étaient pas obligés au service militaire. D'autres qu'eux, âgés de plus de dix-huit ans, de dix-neuf et de vingt ans, n'étaient pas tenus de s'enrôler; ils se sont enrôlés avant l'adoption de la loi du service obligatoire. Or, le soldat qui revient du front, âgé de vingt-cinq ou de vingt-six ans est dans une situation moins avantageuse que celui qui revient âgé de moins de vingt-deux ans.

M. SUTHERLAND: Il faudrait distinguer entre le jeune homme de plus de dix-huit ans qui s'est enrôlé volontairement, disons, un an avant la fin de la guerre et n'a servi qu'un an, et celui qui s'est enrôlé au début des hostilités et a servi pendant quatre ou cinq ans.

L'hon. M. ROWELL: Tout ce qu'on a décidé jusqu'ici c'est qu'il faut insérer quelque disposition en faveur de tous ceux qui se sont enrôlés à moins de dix-huit ans. On n'a encore rien décidé touchant l'étendue de cette disposition, vu son mode d'application. L'argument formulé par mon honorable ami pourra être étudié, lorsque les règlements viendront en délibération.

M. WIGMORE: A mon avis, l'âge auquel se rattache cette disposition devrait être porté de dix-huit à vingt ans. Je connais un jeune homme de dix-neuf ans qui se préparait à son examen d'immatriculation. Il s'enrôla et est revenu du front dernièrement, après avoir passé trois ans et demi outre-mer. Quand on réglera cette question, j'espère qu'on tiendra compte de mon avis.

M. NICHOLSON (Algoma): Du moment qu'on cherche à établir un classement on se heurte à bien des obstacles. Je connais six jeunes gens qui se sont ainsi enrôlés. Deux d'entre eux, âgés de moins de dix-huit ans, se sont enrôlés pour ainsi dire, à titre d'écoliers. L'un d'eux, âgé de dix-neuf ans, commençait son cours à l'université, et les trois autres, âgés de vingt et un à vingt-quatre ans, avaient terminé leur cours et commencé à exercer leur profession. Ceux qui avaient terminé leur cours et consacré tout ce qu'ils avaient au monde à l'exercice de leur profession entendirent l'appel, abandonnèrent tout et partirent pour la guerre; ils reviennent, âgés de vingt six, vingt-sept ou vingt-huit ans et force leur est de tout recommencer. L'étudiant, qui était âgé de seize à dix-sept ans, lorsqu'il s'enrôla, bénéficie de l'avantage de la jeunesse sur les premiers que j'ai mentionnés, et si l'on n'indemnise que le soldat ayant atteint un certain âge au moment de l'enrôlement, on se créera ainsi une infinité de misères. Pareille classification est irréalisable, et le cas échéant, il y aura chevauchement et il s'ensuivra des mécontentements. Que le Gouvernement oriente donc tous ses efforts vers la rééducation des invalides revenus du front de guerre ou de ceux qui ne peuvent subvenir à leurs propres besoins et il s'épargnera ainsi une foule d'ennuis.

M. PARENT: Il y a quelque temps, le député de Québec-Sud (M. Power) a demandé au Gouvernement s'il était vrai que feu Gustave Stuart, avocat de Québec, avait légué sa superbe propriété à l'Etat en vue de l'établissement d'une maison de conva-

lescence ou d'un sanatorium pour les soldats. A cette question, le secrétaire d'Etat a répondu "Non" et le député de la Milice "Oui".

Nous avons essayé de savoir si le département ou un département quelconque qui peut s'occuper de l'affaire avait pris des mesures pour faire quelque chose avec cette propriété qui a beaucoup de valeur et dont on devrait certainement profiter.

L'hon. M. ROWELL: Il est exact que cette magnifique propriété a été offerte au Gouvernement. Elle est actuellement mise en état par ce département pour la rééducation des ex-membres de l'armée dans certains travaux agricoles.

M. POWER: J'ai posé une question à ce sujet au début de la session et la réponse du département du rétablissement des soldats dans la vie civile a été que l'on préparait des plans pour l'utilisation de la propriété. Nous avons dépensé des milliers de dollars dans tout le pays pour acheter des propriétés en vue de l'établissement de sanatoria, de fermes agricoles, etc. Mais voici une propriété la mieux située dans cette région de la province de Québec, qui est aux mains du Gouvernement depuis un temps considérable, et l'on nous dit maintenant que l'on fait des préparations pour l'utiliser dans la rééducation des soldats à quelques travaux agricoles. Puis-je demander quels sont ces travaux agricoles? De quelle façon le département va-t-il utiliser cette propriété et pourquoi n'a-t-elle pas été utilisée auparavant?

L'hon. M. ROWELL: Au moment où elle a été donnée, le seul usage que le département pouvait en faire, c'était de la convertir en hôpital, mais on n'a pas considéré qu'il était désirable ou dans l'intérêt public de le faire à cette époque, non seulement par suite de la nature de l'endroit, mais en raison de sa situation. Les facilités de transport n'existaient pas pour s'y rendre convenablement, et il n'y avait pas une fourniture d'eau en quantité nécessaire pour un hôpital. Il aurait fallu faire une dépense considérable d'argent pour établir un service d'eau suffisant. Mais la propriété convient bien à l'usage auquel elle a été consacrée maintenant. J'apprends qu'environ trente-cinq soldats y recevront très prochainement un enseignement en aviculture, jardinage, laiterie ainsi que les travaux de ce genre dans lesquels un soldat plus ou moins invalide peut se livrer avec avantage pour lui-même et pour le pays.

M. POWER: Le Gouvernement a-t-il seulement l'intention d'instruire des soldats dans l'élevage des volailles ou le jardinage sur cette ferme ou sur une autre, ou prendra-t-on des dispositions financières pour permettre aux soldats rapatriés d'acheter des petits lots de terrain dans le voisinage des grandes villes pour leur permettre de se livrer à des travaux de cette nature?

L'hon .M. ROWELL: C'est une question qui relève de la commission de l'établissement des soldats. La Chambre est maintenant en possession d'un projet de loi qui traite de cet aspect de la question et de plusieurs autres. Je ne connais pas les termes précis, mais, d'une façon générale, le Gouvernement prévoit dans ce projet de loi des dispositions pour aider les soldats rapatriés à acquérir des terrains pour leur permettre de se livrer à des travaux agricoles. Quand le bill sera examiné, toute la question qu'il prévoit et le genre de propriété à acheter pourront se discuter.

M. PARENT: Je ne voudrais pas que le ministre reste sous l'impression que l'on ne peut pas se procurer de l'eau pour la propriété du chemin Saint-Louis. Elle est voisine des cours occupées par le chemin de fer Transcontinental et les locomotives du Gouvernement y prennent leur eau plusieurs fois dans l'année. Dans la paroisse où elle est située, on vient, à l'aide de souscriptions particulières, de construire un hôpital pour les tuberculeux et l'on s'y est procuré de l'eau. Si de simples citoyens ont pu obtenir de l'eau pour un hôpital particulier le Gouvernement peut faire la dépense nécessaire pour avoir de l'eau sur une propriété qui lui a été cédée gratuitement.

Entretien des malades, $3,000,000.

L'hon. M. ROWELL: Il y a actuellement 7,800 malades dans les hôpitaux du département; 1,800 sont traités dans des sanatoria spécialement érigés pour le traitement de la tuberculose; 600 souffrent d'affections mentales et sont sous les soins de spécialistes des maladies mentales; 5,400 reçoivent d'une façon intermittente un traitement général.

L'hon. M. LEMIEUX: Les achats pour cet outillage, les médicaments, les vivres et tout ce qui est nécessaire à l'entretien, se font naturellement en grandes quantités. A-t-on demandé des soumissions?

L'hon. M. ROWELL: Les achats sont faits par l'intermédiaire de la commission des achats de guerre.

M. PARENT: Traite-t-on des maladies à Kent House, près de la ville de Québec, ou il y en aura-t-il prochainment?

L'hon. M. ROWELL: Kent House ne dépend pas du département du rétablissement des soldats dans le civil, et je ne peux pas donner de renseignements à ce sujet à mon honorable ami.

M. SINCLAIR (Guysborough): A propos de ce que dit le ministre que la commission des achats de guerre fait les acquisitions, n'existe-t-il pas un agent acheteur au département de la Milice et n'a-t-il pas à s'occuper de l'acquisition de ces fournitures?

L'hon. M. ROWELL: Le département de la Milice n'a absolument rien à faire avec l'achat des fournitures pour le département du rétablissement des soldats dans la vie civile. Le nouveau ministère prépare un état des fournitures dont il a besoin et les achats sont effectués sous la direction de la commission des achats de guerre, qui surveille toutes les transactions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre utilise-t-il les écoles techniques existantes pour l'enseignement professionnel ou est-ce qu'il en établit de nouvelles dans les différents centres? Que fait-il à Halifax, par exemple?

L'hon. M. ROWELL: Le département possède trois écoles en propre pour l'enseignement professionnel dans le district militaire dont Halifax est le chef-lieu; mais il a conclu des arrangements avec 15 autres institutions de la Nouvelle-Ecosse, où les soldats rapatriés suivent des cours. Le gros de la tâche du département, en ce qui concerne l'enseignement professionnel, s'accomplit en vertu d'arrangements conclus entre le ministère et les diverses institutions existant en Nouvelle-Ecosse.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qui est à la tête de ces cours?

L'hon. M. ROWELL: Le professeur F. H. Sexton, un fonctionnaire du département, a la direction de l'enseignement professionnel; il a ses quartiers à Halifax.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a déclaré qu'il existe d'autres endroits dans la province où les soldats peuvent recevoir un enseignement technique. Quels sont les noms de ces endroits?

L'hon. M. ROWELL: Je ne les ai pas sous la main à cette heure, mais je me ferai un plaisir de me procurer ces renseignements et je communiquerai à mon honorable ami une liste des endroits en question dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. LEMIEUX: Supposons qu'un soldat en traitement à l'hôpital de Sainte-Anne-de-Bellevue, près de Montréal, veuille suivre un cours professionnel. S'il ne trouve pas l'outillage nécessaire à l'hôpital, est-ce que le département prendra des mesures pour lui permettre de fréquenter les écoles techniques de Montréal??

L'hon. M. ROWELL: Certainement. Une certaine étape de cette rééducation du soldat s'accomplit à l'hôpital, du moment que le soldat est en état d'accomplir son travail; d'ailleurs, le fait pour un blessé d'avoir un travail quelconque à exécuter à l'hôpital hâte sa guérison. Dès qu'il est en état de quitter l'hôpital et d'accomplir un travail quelconque dans une institution ou une entreprise commerciale au dehors, des mesures sont prises en conséquence.

M. THOMPSON (Yukon): Quel est le nombre des tuberculeux qui sont traités dans les sanatoriums à l'heure qu'il est et combien de lits le département est-il en mesure de fournir aux soldats rapatriés souffrant de tuberculosse?

L'hon. M. ROWELL: A l'heure qu'il est, nous avons environ 1,800 tuberculeux en traitement; il reste encore environ 150 lits vacants, de sorte que nous avons, en chiffres ronds, 1,950 lits à la disposition des tuberculeux. Dans les différents hôpitaux que le département fait ériger actuellement; nous réserverons 859 nouveaux lits aux tuberculeux, de sorte que nous aurons un total d'environ 2,800 lits affectés aux tuberculeux lorsque notre installation sera terminée.

M. THOMPSON (Yukon): Je ne suis pas très bien au fait du plan que le département à l'intention de suivre. Si j'ai bien saisi le sens des explications du ministre, un soldat rapatrié et ayant reçu son congé définitif a droit à se faire traiter gratuitement dans ces hôpitaux pour une période d'une année, s'il est malade. Est-ce exact?

L'hon. M. ROWELL: Oui. Les malades se divisent en deux catégories. Un soldat en bonne santé à l'époque de sa libération, mais qui tombe malade ou reçoit des blessures dans le cours de la première année qui suit sa libération du service, est soigné gratuitement, pourvu que la maladie ne soit pas le résultat du vice ou de sa mauvaise conduite. Le Gouvernement a décidé qu'il en serait ainsi pendant le cours de l'année qui suivra la libération d'un vétéran de la grande guerre.

M. THOMPSON: C'est-à-dire, s'il tombe malade pendant cette période de temps.

L'hon. M. ROWELL: Oui, c'est-à-dire s'il tombe malade ou souffre d'infirmités qui ne sont pas dues au vice ou à sa mauvaise conduite.

Ce règlement a été adopté il y a quelques mois. Si le soldat rapatrié tombe malade et si sa maladie est causée ou aggravée par le service actif qu'il a fait, non seulement il est soigné gratuitement, mais encore il reçoit sa solde et les allocations nécessaires à la subsistance de sa famille tant qu'il ne sera pas rétabli.

M. MICHAUD: Si j'ai bien compris, il existe un refuge pour les soldats rapatriés à Ottawa; à combien revient par jour l'entretien d'un patient?

L'hon. M. ROWELL: Je ne connais pas le refuge dont parle mon honorable ami.

M. MICHAUD: Je veux dire le refuge des vétérans de la grande guerre dans la ville d'Ottawa.

L'hon. M. ROWELL: Le département n'a pas d'institution de cette nature sous sa juridiction à Ottawa; il existe peut-être un hôpital sous la direction du département de la Milice et de la Défense. Si je m'en souviens bien, il y a le refuge sir Sanford Fleming, mais le département n'a rien à faire avec cette institution.

Frais d'enseignement professionnel. — Administration et instruction, $750,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'est-ce que cela comprend?

L'hon. M. ROWELL: Cela comprend l'administration et l'instruction dans ce service de l'enseignement professionnel; par exemple, l'entretien et les réparations, l'éclairage, le chauffage, la force motrice, la papeterie, les fournitures de bureaux, le prix de transport des soldats qui fréquentent les classes, le téléphone, les télégrammes, la buanderie, l'habillement, la nourriture de ceux qui assistent aux leçons. Ce doit être les repas qu'on leur donne pendant les classes.

M. PARENT: Une partie de cette somme a-t-elle été dépensée?

L'hon. M. ROWELL: Non; c'est un crédit pour le présent exercice. L'année dernière, la dépense de ce chef a été de 645,452 piastres. Le montant est plus élevé, cette année, en raison du plus grand nombre d'élèves qui fréquenteront ces classes.

Appointements. — Administration, écritures, enseignement, etc., $5,178,420 .

M. SINCLAIR (Guysborough): La somme est joliment forte, et elle ne couvre même pas la totalité des traitements, puisque les médecins et les infirmières sont prévus ailleurs, de même que les cuisiniers, les domestiques et le personnel en général. Il semble que les appointements constituent dans la dépense une bien forte proportion, et il nous serait utile d'avoir quelques éclaircissements sur ce point.

L'hon. M. ROWELL: Avant le transfert au ministère de la Milice et de la Défense d'un certain nombre des hôpitaux gérés par la commission des hôpitaux militaires, c'était celui-ci qui faisait donner des soins à ceux dont la guerre avait altéré la santé, et c'était le ministère de la Milice et de la Défense qui leur payaient la solde et l'allocation à eux dues. Sous le régime du service du rétablissement civil des soldats, le nombre d'hommes en traitement le 1er avril 1918 était de 1,776 et, cette année, le nombre s'en est accru jusqu'à 7,381.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre dit-il que nous avons dans ce service 7,381 employés?

L'hon. M. ROWELL: Non, je parlais de l'entretien. Le nombre des sujets qui sont en traitement, ou retenus, détermine dans une large mesure le nombre des employés. Je croyais que nous en étions au crédit qui concerne l'entretien de ceux à qui l'on donne l'enseignement professionnel, et c'est là ce qui occupait mon attention. Je vois maintenant qu'il s'agit de l'administration, des écritures et de l'enseignement. Ces appointements sont pour toutes les branches du service, y compris celles des informations et du service, lesquelles coopèrent avec le département du Travail. Le personnel servi par le département a triplé l'année dernière, et nous n'avons sans doute pas atteint la limite de la charge.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre me permettra-t-il de l'interrompre et de lui demander quel rapport a ceci avec le ministère du Travail?

L'hon. M. ROWELL: Avant de répondre à l'honorable député, je désirerais faire part à la Chambre de deux ou trois faits. Cet article des traitements varie, comme on peut le supposer, selon que varie généralement le nombre des soldats à soigner. Ce service a considérablement développé, l'année dernière, les services curatifs dans les hôpitaux. Le nombre de ceux qui, le

1er avril 1918, subissaient un traitement par des exercices du corps, était de 3,817, et, le 1er avril 1919, de 9,059, ce qui entraîne un accroissement des facilités d'instruction, avec un accroissement aussi des frais d'administration. On s'attend à ce que le taux d'accroissement soit sensiblement accéléré dans un avenir prochain. Pour les trois derniers, il a été de 2,000 mensuellement. Mon honorable ami demande quel rapport il y a entre ce service et le ministère du Travail? Par la loi votée à la dernière session, laquelle prévoit et assure une coopération du ministère du Travail d'Ottawa avec les divers gouvernements provinciaux, des bureaux de placement ont été établis un peu partout au Canada. Dans chacun de ces bureaux, il y a un représentant du service du rétablissement civil des soldats. Ce représentant est payé à même la somme ici prévue. La présence d'un représentant de ce service dans chacun de ces bureaux a pour objet d'assurer que le soldat revenu du front aura non seulement des chances égales à celles de ses concurrents, mais la préférence, s'il est possible. Nous avons pu constater le grand avantage de la présence d'un représentant du ministère dans tous ces bureaux de placement. Il est là pour recevoir les soldats qui arrivent, pour prendre note de toutes les occasions de placement qui se présentent et les faire connaître aux soldats en quête de travail. Je suis heureux de pouvoir dire que les résultats sont très satisfaisants.

A la date du 17 mai, il y a aujourd'hui juste une semaine, le nombre de demandes d'emploi par des soldats démobilisés était de 30,146 Le nombre total de ceux que l'on a ainsi placés était de 22,838, soit 75.7 p. 100 du nombre de demandes reçues.

Outre les emplois obtenus pour les soldats démobilisés, les représentants de cette division ont interviewé, à leur retour au Canada, 150,297 membres de l'armée expéditionnaire du Canada, en vue de les renseigner ou de les aider, et surtout afin de mettre chaque homme bien au courant des avantages que le gouvernement canadien lui assure.

Le nombre de ceux qui cherchent à se renseigner auprès des représentants du ministère sur des questions autres que l'obtention d'emplois s'élève à une moyenne d'environ 40,000 par mois.

Sous la direction de cette division on a obtenu de tous les soldats en campagne des renseignements sur l'occupation ou la carrière qu'ils aimeraient à poursuivre à leur retour.

[L'hon. M. Rowell.]

Le ministère a en mains des renseignements obtenus de tous les soldats qui se trouvaient outre-mer, et ces renseignements constituent un dossier complet dans le cas de chaque soldat et de la carrière qu'il désire embrasser à son retour au Canada. Ce travail comporte la réunion et la mise en tableaux de plus de 6,000,000 de renseignements. Nous avons pu nous assurer de la proportion de ceux qui désiraient se livrer à une occupation en particulier. Tous ces renseignements ont été réunis et mis en tableaux par la division des renseignements du ministère.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela comprend-il la formation universitaire de l'autre côté?

L'hon. M. ROWELL: Non; l'université Khaki relève du Ministère de la Milice et de la Défense.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): J'aimerais avoir plus de détails sur cet item considérable de 5,178,420 piastres. A quelles fins est-ce?

L'hon. M. ROWELL:

Appointements. — Administration, écritures, et rééducation industrielle.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Le ministre voudra-t-il nous dire le nombre du personnel dont il dispose dans ces diverses divisions.

L'hon. M. ROWELL: Le nombre total d'employés devant être remunérés sur ce crédit était de 3,891, le 31 mars 1919. De ce nombre, 37.8 p. 100 sont des femmes occupant des emplois d'aides aux écritures que ne recherchent pas les vétérans. Du total qui reste, 34.8 p. 100 avaient fait du service en France; 4.7 p. 100 avaient fait du service en Angleterre, 4.2 p. 100 avaient fait du service en Canada; 2.2 p. 100 avaient été ou réformés ou exemptés; 6.6 p. 100 étaient au-dessus ou au-dessous de l'âge militaire, et 6.4 p. 100 étaient des employés qui n'avaient pas fait de service dans l'armée expéditionnaire du Canada.

M. SINCLAIR (Guysborough): Vous les classez ensemble?

L'hon. M. ROWELL: Ils sont placés dans la même classe.

M. SINCLAIR: Combien sont des soldats rapatriés?

L'hon. M. ROWELL: 1,698 ont effectivement servi dans les troupes, soit 43.7 p. 100 de tout le personnel. En éliminant les femmes, la proportion de ceux qui ont servi dans les troupes serait de 61.5 p. 100.

M. POWER: J'ai ici le document parlementaire n° 263, lequel est une réponse du secrétaire d'Etat à un grand nombre de questions. Entre autres choses on demande s'il est vrai que dans ce ministère on n'offre des positions qu'à des vétérans. Voici la réponse:

Dans le choix d'anciens militaires pour remplir les vacances d'emploi du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, les aptitudes du candidat pour l'emploi constituent les motifs de la décision.

C'est fort bien. Je suis d'accord avec le ministre, mais pour ce qui est du choix de titulaires aux emplois supérieurs, il me semble que l'on devrait se donner la peine de se renseigner sur les aptitudes, non seulement des officiers licenciés, mais des sous-officiers et des simples soldats. Le ministre dit qu'il a environ 6,000,000 de dossiers relatifs à ces soldats qui ont été outre-mer. Assurément, avec ces 6,000,000 de renseignements, et avec 400,000 hommes, si le ministère prenait la peine de les examiner, il trouverait des gens possédant ces aptitudes et des connaissances spéciales des besoins des vétérans à un degré suffisant pour les rendre capables d'occuper le poste de sous-ministre ou des fonctions plus élevées.

L'hon. M. ROWELL: Je ferai part des observations de mon honorable ami au ministre qui a la direction de ce ministère.

J'ai maintenant les renseignements que demandait l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) au sujet des institutions de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard consacrées à l'enseignement. Ce sont le Collège d'agriculture de la Nouvelle-Ecosse, l'Acadian Business College, l'Acadian University, l'Ecole générale de Glace-Bay; le Collège commercial de Charlottetown; l'Académie du comté, Halifax; l'université Dalhousie; l'Ecole Navigation Dominion d'Halifax; le Collège King de Windsor; le Maritime Business College d'Halifax; le Maritime Business College de Glasgow; le collège maritime d'Halifax; l'université de Saint-Dunstan, Charlottetown; le collège commercial de Truro; l'Union Commercial College de Charlottetown; le Collège technique de la Nouvelle-Ecosse, Halifax; l'hôpital du Camp-Hill, Halifax; le sanatorium de la Nouvelle-Ecosse, Kentville.

M. McGIBBON (Muskoka): Je tiens à exprimer le désir que le ministre qui surveille l'adoption de ces crédits fasse comprendre au ministre qui préside à ce département la nécessité d'accorder plus d'attention aux revendications des anciens combattants. Etant l'un de ceux-là, je suis d'avis que c'est un affront pour l'armée de voir que parmi ces 400,000 hommes, on n'ait pas pu en trouver un qui était en état d'occuper le poste de sous-ministre d'un département comme celui-ci qui s'occupe entièrement des problèmes de la guerre et des soldats rendus invalides pendant qu'ils servaient la patrie. C'est une bonne chose de confier à ceux qui sont au bas de l'échelle les petits emplois de commis et de messagers, mais lorsqu'il y a des hommes aptes à occuper plusieurs des postes élevés, on devrait, il me semble, les y appeler.

M. POWER: Relativement à plusieurs des détails qui ont été fournis, le ministre peut-il me dire combien de fois les soldats de la force expéditionnaire ont été interrogés afin d'obtenir ces 6,000,000 de renseignements? Si je ne me trompe pas, le département du rétablissement des soldats dans la vie civile les a faits mourir à petit feu en leur posant toute une kyrielle de questions. Dans ces circonstances, je ne doute pas qu'il ait été relativement facile de se procurer ces 6,000,000 de détails.

Je passe à un autre sujet: les bureaux de placement. Je crois savoir que 30,000 hommes ont obtenu des emplois, mais le comité n'a pas appris pendant combien de temps ils ont conservé ces emplois ni combien d'eux les ont trouvés convenables. D'après ce que j'ai appris de l'envoi des soldats aux bureaux de placement de la ville de Québec, on leur confie des postes qu'ils ne peuvent pas garder, soit parce qu'ils ont été blessés ou qu'ils n'ont pas l'entraînement nécessaire. Ils restent à leur poste deux ou trois heures, peut-être une journée, et il faut revenir au département pour trouver des emplois qui leur conviennent mieux. Lorsqu'on envoie dans une gare de chemin de fer un soldat dont la main est blessée, pour y agir comme artisan ou faire quelque travail semblable, travail qu'il ne saurait accomplir, je ne vois pas qu'il y ait lieu de féliciter la commission du rétablissement des soldats dans la vie civile de ce qu'elle a fait pour leur procurer de l'ouvrage. Chaque député a appris que très peu d'hommes que la commission a placés ont gardé les emplois qu'elle leur avait trouvés.

L'hon. M. ROWELL: Dans tous les cas où les emplois sont obtenus, le département a pour pratique d'exercer une surveillance afin de voir si les emplois sont satisfaisants, et d'aider aux soldats à trouver des postes permanents. Il se peut fort bien que des soldats trouvent des emplois qui ne leur conviennent pas; cependant, le département n'épargne rien pour leur en procurer de convenables, lorsqu'il y en a. Il ne

peut pas en créer, cela va de soi. Lorsqu'un soldat n'est pas satisfait de son emploi et qu'il le quitte, le département cherche à lui en procurer un autre. Il le suit de près afin de s'assurer qu'il est bien placé. Parmi ceux qui ont fait un nouvel apprentissage, 65.2 pour cent sont encore au poste qu'on leur a trouvé après qu'ils eurent fini leurs cours.

M. POWER: Je connais un cultivateur, un soldat de retour, qui est allé trouver la commission du rétablissement des soldats dans la vie civile pour obtenir une situation. C'était en hiver et il ne pouvait pas faire de culture. On lui a offert d'être chauffeur pour un médecin. "C'est le seul emploi que nous ayons", a-t-on dit, c'est à prendre ou à laisser". L'individu avait à peine vu un automobile avant de traverser l'Océan; cependant, il déclara qu'il consentait à accepter l'emploi et à faire de son mieux. Le médecin lui a accordé une semaine pour faire son apprentissage, mais il n'a pas pu apprendre son métier dans cet intervalle-là, de sorte qu'il a perdu son emploi. Il est retourné à la commission qui lui a dit: "Nous vous avons donné un emploi, mais vous n'avez pas pu le garder". Pouvez-vous blâmer le soldat?

Hôpitaux et sanatoriums.—Appointements.—Médecins et infirmières, $2,000,000; cuisiniers, domestiques, etc., $500,000.

M. COWAN: C'est le moment de parler du service dentaire de ce département. Cet après-midi, le ministre a annoncé très brièvement qu'il avait décidé d'établir un service dentaire indépendant du corps dentaire de l'armée canadienne. Le ministre ne me rendra probablement pas grâce de chercher à faire une déclaration de sa part, mais vu que je suis depuis 35 ans chirurgien-dentiste et que j'ai été sous-directeur du service dentaire de l'armée canadienne pour le district militaire numéro 12 depuis sa création, il me pardonnera peut-être si je fais quelques commentaires. Tout d'abord, je l'approuve sincèrement d'établir ce service dentaire distinct. On demandera peut-être quelle est la nécessité d'un service distinct, puisqu'il existe un corps dentaire dans l'armée canadienne. Cela m'amène à faire quelques observations.

Le corps des dentistes de notre armée expéditionnaire a, selon moi, rendu d'éminents services au Canada. Nous avons donné l'exemple aux autres pays. Nous avons organisé un service sans précédent, et je crois que nous devons des remerciements à l'ex-ministre de la Milice pour le progrès qui a été ainsi réalisé. Notre corps de dentistes a permis au Canada de se faire connaître dans l'art dentaire. Jusqu'ici le dentiste canadien était, pour ainsi dire, tenu en tutelle par le dentiste des Etats-Unis; il n'avait pas de personnalité distincte. Si maintenant notre pays occupe une place à part dans l'art dentaire, c'est grâce à l'institution de ce corps, et au fait qu'il s'est tellement distingué par le rôle qu'il a joué outre-mer. Partout où ce corps est allé, il a fait l'envie des dentistes qui servaient dans les armées alliées.

D'aucuns me demanderont peut-être s'il était vraiment nécessaire de créer un corps distinct. Pour ma part, j'approuve chaleureusement cette création, parce qu'il eût été aussi peu désirable d'avoir un médecin à la tête du service dentaire, que d'avoir un dentiste à la tête du corps médical. Ce sont deux professions distinctes. Nous, les dentistes, avons toujours cru que nous pouvions diriger notre propre organisation, et ce que notre corps de dentistes a accompli dans cette guerre en est une preuve concluante. Je suis convaincu que ce corps n'a causé aucun ennui au ministère de la Milice; il a rendu des services à l'armée, et d'excellents services, en touchant une solde bien inférieure à la somme que leur rapportait l'exercice régulier de leur profession.

L'hon. M. LEMIEUX: L'organisation d'un service spécial n'est pas encore faite?

M. COWAN: Le ministre a annoncé cet après-midi que ce service serait définitivement établi. J'ai tout lieu de croire que le corps des dentistes de l'armée canadienne formera un des départements du ministère de la Milice, et que ce nouveau département coopérera avec celui qui s'occupe de la rentrée des soldats dans la vie civile.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami paraît m'avoir compris, mais peut-être n'est-ce pas le cas d'autres députés. Le département chargé d'organiser l'établissement des soldats dans la vie civile ne s'associera pas le corps des dentistes, mais établira tout simplement un service dentaire pour les vétérans.

Major général MEWBURN: Nous avons jugé que nous ne pouvions pas nous dispenser d'un service dentaire tant que durerait la démobilisation. Un très grand nombre de soldats qui reviennent d'outre-mer, ou qui sont déjà revenus,—une trentaine de mille,—ont encore besoin de se faire soigner les dents. Beaucoup d'entre eux souffrent d'odontalgie contractée dans les tranchées et d'autres maux de dents; il serait souverainement injuste de ne pas les traiter. Nous avons pensé tout d'abord que le dé-

partement chargé de la rentrée des soldats dans la vie civile pourrait s'occuper de donner ces soins, mais la chose n'était pas praticable. Après avoir délibéré, nous avons décidé de maintenir le corps des dentistes durant la période de démobilisation, pour soigner les soldats qui demandent à l'être.

M. COWAN: J'approuve fortement la décision que les deux départements ont prise à cet égard. La tâche qui m'incombait dans le district militaire n° 12 consistait à me rendre compte des besoins qui s'y faisaient sentir, et j'en sais donc quelque chose.

Un grand nombre de soldats nous reviennent d'outre-mer avec des dents qui sont dans un état déplorable. Les conditions dans lesquelles ils ont vécu ces deux ou trois dernières années a produit des odontalgies qu'il est parfois très difficile de guérir, et le ministre a absolument raison quand il dit que ces soldats devraient être soignés jusqu'à ce que leurs dents soient au moins aussi bonnes qu'au moment de leur enrôlement. Tel que le corps des dentistes est actuellement organisé, il lui faudra quelque temps, plusieurs mois même, pour terminer sa tâche au ministère de la Milice. Le délai de soixante jours après la démobilisation, que l'on avait d'abord spécifié, est trop court, et il est absolument impossible de donner le traitement voulu pendant ce temps. Si le corps des dentistes eût été démobilisé, comme on l'avait aussi suggéré, il eût été également impossible de soigner ces soldats dans des hôpitaux où les patients qui s'y trouvent, ne doivent pas être dérangés. D'ailleurs, ces hôpitaux ne sont pas organisés pour un traitement comme celui que doit donner le dentiste. On a jugé, pour ces raisons, qu'il ne fallait pas démobiliser le corps des dentistes, et j'approuve entièrement la décision qu'on a prise. Dans un an environ—et j'espère avant cela—il devrait être possible de démobiliser ce corps, mais il n'en sera pas moins nécessaire de maintenir pendant beaucoup plus longtemps une clinique dentaire aux hôpitaux militaires.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qui nomme les médecins et les dentistes?

L'hon. M. ROWELL: Les médecins seraient choisis par le directeur du service médical et les dentistes par le directeur du service dentaire.

M. McGIBBON (Muskoka): Quelle proportion des médecins nommés dans la commission du rétablissement des soldats ont fait du service en France? On m'apprend que tous ou presque tous sont des civils qui n'ont jamais quitté le pays.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami n'a pas été bien renseigné. On m'assure que 90 p. 100, en chiffres ronds, des médecins ont servi en France.

Solde et allocations des anciens soldats et marins qui subissent un traitement médical, $5,000,000; enseignement professionnel, $3,500,000.

L'hon. M. ROWELL: Tant que les hommes suivent un traitement, ils ont droit à leur solde et à leur allocation. On évalue à ce chiffre la somme requise, vu le nombre de ceux qui ont été traités l'an dernier et le nombre de ceux qui recevront des soins au cours de cette année.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les marins sont-ils sur le même pied que les soldats?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est-à-dire les marins du service naval canadien?

L'hon. M. ROWELL: Oui, ceux que le service a rendus impropres au travail ont droit au traitement dans les hôpitaux ou à l'enseignement professionnel.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien de soldats et de marins sont maintenant dans les hôpitaux?

L'hon. M. ROWELL: Sept mille huit cents (7,800) malades suivent un traitement dans les hôpitaux; 5,400 reçoivent un traitement général sous la direction d'experts dans la médecine et la chirurgie. Dans les sanatoriums, il y a 1,800 malades. Le nombre des maladies mentales est de 600.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces chiffres comprennent-ils les marins?

L'hon. M. ROWELL: Oui, mais je ne puis donner les chiffres en détail.

M. McKENZIE: Je désire savoir ce qu'on fait dans ma province en faveur de la rééducation professionnelle. Enseigne-t-on à plusieurs classes et quelles sont-elles?

L'hon. M. ROWELL: Dans la Nouvelle-Ecosse, le département a trois écoles sous sa propre direction. Il a fait des arrangements avec douze autres écoles et avec quarante-neuf maisons indépendantes, où certains soldats reçoivent un enseignement professionnel, fourni par une division de ce département. Voici quelles étaient, à la date du 31 mars 1919, les institutions privées de la Nouvelle-Ecosse avec lesquelles des arrangements ont été faits pour l'enseignement professionnel:

ECOLES INTERIEURES.

Institution.	Cours.	Nombre d'élèves.
Camp Hill	Coiffeurs	2
	Réparage de chaussures	2
	Travail du bois	15
	Enseignement de la construction	13
	Télégraphie	16
	Dentisterie	1
	Machines-outils	1
Ecole technique de la Nouvelle-Ecosse	Moteurs à gaz de navigation	5
	Mécaniciens en autos	40
	Dessins des arts et machines	17
	Plans de construction	1
	Concierges	2
	Ingénieurs électriciens	31
	Mécaniciens de machines à vapeur	7
	Actionnement de machines-outils	23
	Soudure à l'oxy-acétylène	5
	Réparage de chaussures	22
	Estimation des quantités et levés	3
	Peintre et décorateur	1
Sanatorium de la Nouvelle-Ecosse	Télégraphie	1
	Mécaniciens en autos	3
	Travail du bois	1
	Total	212

ECOLES EXTERIEURES.

Collège agricole de la Nouvelle-Ecosse	Agriculture	23
	Aviculture	1
Collège commercial d'Acadie	Commerce	1
Université d'Acadie	Sciences appliquées	1
	Arts	2
Central School, Glace Bay	Exploitation minière	6
Charlottetown Business College	Commercial	1
County Academy, Halifax	Instruction générale	1
Dalhousie University	Médecine	2
Dom. Navigation School, Halifax	Navigation	2
Collège royal, Windsor	Théologie	1
Maritime Business College, Halifax	Commercial	37
	Sténographie	2
Maritime Business College, N.G.	Commercial	2
Maritime College of Halifax	Pharmacie	2
St. Dunstan's University, Charlottetown	Commercial	2
Success Business College, Truro	Commercial	2
Union Commercial College, Charlottetown	Commercial	6
	Total	94

RECAPITULATION.

Ecoles intérieures	212
Ecoles extérieures	94
Institutions industrielles	49
Total	355

INSTITUTIONS INDUSTRIELLES.

Amherst Pianos	Pianos, polissage	1
Atlantic Cable Office	Télégraphie	3
Arthur, F. G.	Electricité	1
Chemins de fer de l'Etat	Agent de transport	1
Dom. Iron & Steel	Soudure à l'oxy-acétylène	1
Dom. Coal Co	Electricité	1
Donohue, Jas.	Tôlerie	1
Graham's, Ltd.	Desséchement des légumes	1
Halifax Nautical instr't	Réparation d'instruments de marine	1
Hardy, S. H.	Sellerie	1
Imperial Publishing	Imprimerie	1
McNeill, D. A.	Coiffeur	1
MacAlpine, K.	Construction maritime	1
Mack, G. E.	Horlogerie	1
Maritime Teleg. & Tel. Co	Corderie	1
Mitchell & Schaffner	Voilerie	1
Nova Scotia Co.	Nettoyage et repassage	1
N. S. Furnishing Co.	Tapisserie	1
Phillips, G. & T.	Reliure	1

[L'hon. M. Rowell.]

INSTITUTIONS INDUSTRIELLES—*Fin.*

Institution.	Cours.	Nombre d'élèves.
Phinney, N. H.	Accordage de pianos	1
Phinney, N. H.	Polissage de pianos	1
Rawding & Nile	Coiffeurs	1
Redmond, D. P.	Coiffeur	1
Riggs, John	Coiffeur	1
Ross, A.	Tailleur	1
Ross, M.	Coupeur	1
Ross, M.	Confection de vêtements	1
Studley, J. B.	Coiffeur	1
Wamboldt, A. D.	Ferblantier	1
Westchester Sta.	Télégraphie	1
Gates, major H. E.	Dessin	1
MacInnes & Son	Charpentier	1
Port Hood Collierico	Génie minier	1
Roy Build'g. Const'n	Electricité	2
Exide Storage Battery	Accumulateurs électriques	1
Kelly, Ltd.	Bourrellerie	1
Purdy Bros.	Machines outils	1
Northern Motor Wks.	Peintre en autos	1
Acadia Coal Co.	Exploitation minière	1
Ureka Garage Co.	Mécanicien d'auto	1
Charlottetown "Guardian"	Linotypiste	1
"Herald and Mail", Halifax	Linotypiste	1
Lampleur, H.	Ouvrier en bois	1
Windsor Carriage Co.	Peintre en autos	1
Cape Breton Elec'c. Co.	Technique des ventes	1
Hants "Journal"	Linotypiste	1
	Total	49

M. McKENZIE: Je sais qu'il y a, dans la ville que j'habite, un jeune soldat qui a perdu la vue et qui, à son retour de France, est entré dans une école de rééducation professionnelle d'Angleterre, dont j'oublie le nom.

L'hon. M. ROWELL: Ne serait-ce pas celle de Saint-Dunstan?

M. McKENZIE: Je le crois. Il apprit d'abord la sténographie et il devint un excellent sténographe—et je mentionne ce détail, car c'est un fait véritablement extraordinaire qu'un individu totalement aveugle puisse apprendre la sténographie —mais c'était un gaillard fort et actif qui préférait le travail manuel, ce qui l'engagea à suivre, dans le même collège, un cours de charpenterie qu'il termina. A son départ pour le pays, les autorités du collège lui donnèrent deux complets et $250 argent sonnant. J'ignore ce qu'est la convention, mais j'ai songé que c'était une institution parfaite, et si nous en avions un plus grand nombre de semblables, nous pourrions faire beaucoup de bien.

L'hon. M. ROWELL: Une entente a été arrêtée entre le département et le "Saint-Dunstan's Hostel", en Angleterre, en vue de l'éducation des anciens membres aveugles de l'armée expéditionnaire canadienne. On est à conclure d'autres arrangements pour la continuation de cet enseignement dans des institutions canadiennes, s'il le faut. Le projet de Saint-Dunstan, quant au soin à prendre des soldats aveugles, est prôné, au Canada, par le Pearson Hall, de Toronto, ainsi nommé du nom de sir Arthur Pearson, le chef de l'hôtellerie de Saint-Dunstan. Ce qu'on y a accompli pour les aveugles tient presque au miracle, et l'on ne peut trop louanger sir Arthur Pearson. Nous essayons de suivre son exemple ici.

(Il est fait rapport de l'état de la question).

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Après examen sommaire, en comité général, de divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 65), déposé par M. Boys, constituant civilement la North-West Route, Limited;

Le 2e (bill n° 8), provenant du Sénat, pour faire droit à Martha Campbell;

Le 3e (bill n° 90), provenant du Sénat, pour faire droit à Rosa Hirst;

Le 4e (bill n° 97), provenant du Sénat, pour faire droit à David Jamieson;

Le 5e (bill n° 98), provenant du Sénat, pour faire droit à Lilian North;

Le 6e (bill n° 99), provenant du Sénat, pour faire droit à Thomas Davies;

Le 7e (bill n° 100), provenant du Sénat, pour faire droit à Frederick Millman;

Le 8e (bill n° 101), provenant du Sénat, pour faire droit à George Irvine Tuck;

Le 9e (bill n° 103), provenant du Sénat, pour faire droit à Wilmot Orley Wiles;

Le 10e (bill n° 108), provenant du Sénat, pour faire droit à Mary King;

Le 11e (bill n° 109), provenant du Sénat, pour faire droit à William Herman Depper;

Le 12e (bill n° 110), provenant du Sénat, pour faire droit à William Rogers Latimer;

Le 13e (bill n° 112), provenant du Sénat, pour faire droit à William Pinkerton.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ATHABASKA A GRANDE-PRAIRIE.

La Chambre se forme en comité général, pour la discussion du projet de loi (bill n° 72), présenté par M. Tweedie, constituant en société la compagnie du chemin de fer d'Athabasca à Grande-Prairie et tendant à changer son titre en celui de chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie et à Fort-Vermillion.

Sur l'article 9 (tracé de la ligne autorisée).

L'hon. M. LEMIEUX: A-t-on déposé un plan de cette ligne au département des Chemins de fer?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): On a soumis au comité une carte très complète et on lui a fourni tous les renseignements possibles sur toute l'entreprise. Le sénateur Pope était présent et il a exposé toutes les raisons pour lesquelles on demandait cette charte. Le comité a étudié à fond toute l'affaire.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 13 (émissions de valeurs pour d'autres objets que le chemin de fer).

L'hon. M. LEMIEUX: Quels sont les autres objets que la compagnie a en vue?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je comprends que la compagnie possède environ 18,000 arpents de terrains houillers, dans l'Alberta, pas loin de la région de la rivière la Paix, et qu'elle a l'intention de construire la voie au delà des houillères, dans la région de la rivière la Paix, dans le but de distribution de la houille. Elle a déjà payé environ $120,000 au Trésor fédéral, à titre de redevances annuelles pour ces terres. On rapporte que ces houillères couvrent une très grande superficie de terrain et que la qualité de leur produit est la meilleure.

On a déjà dépensé $250,000 et l'on ne peut faire aucun progrès tant que cette ligne de chemin de fer ne sera pas construite.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une ligne intérieure; elle n'aboutit à aucun port de mer?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): C'est une ligne intérieure. Elle n'est parallèle à aucune autre ligne; elle n'est construite que pour les besoins de la distribution. La mine est reliée au Transcontinental et au Pacifique-Canadien et dessert une partie du district de la rivière de la Paix qui, actuellement, n'a pas de chemin de fer.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi, qui est lu une 3e fois et adopté.

JURIDICTION DES COURS PROVINCIALES DANS LES CAUSES DE DIVORCE.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a quelque temps, j'ai demandé au ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) s'il savait qu'une cause était actuellement pendante au conseil privé, relativement à la prétention établie par les provinces de l'Ouest que leurs tribunaux avaient juridiction en matière de divorce.

J'ai demandé au ministre intérimaire de la Justice si le département de la Justice était représenté. Je remarque que la cause est en train de se plaider ou a été plaidée devant le conseil privé, et que le gouvernement fédéral n'avait pas de représentant. C'est une question on ne peut plus importante, et le gouvernement fédéral aurait dû se faire représenter.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne suis pas très au courant des circonstances qui se rapportent à la cause dont mon honorable ami vient de parler, et, par conséquent, je ne peux pas dire si l'administration fédérale devait ou ne devait pas être représentée. Je recommande à l'honorable député de renouveler sa question au ministre intérimaire de la Justice, à son retour de Winnipeg.

CAUTIONNEMENTS DANS LES CAUSES DE DIVORCE.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me demande si les dépôts d'argent sont toujours faits dans les causes de divorce. J'ai remarqué dans les journaux, l'autre jour, qu'un séna-

teur prétendait qu'ils n'étaient pas toujours faits. C'est réellement effrayant de voir le nombre de demandes de divorce qui ont été soumises au Parlement, cette année. Je crois qu'il y a eu plus de causes de divorce, cette année, qu'il n'y en a jamais eu depuis la Confédération.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je regrette de ne pas posséder les renseignements voulus.

L'hon. M. CARVELL: Ces projets de loi ont été adoptés par le comité des bills d'intérêt privé.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voudrais savoir du président du comité des bills d'intérêt privé s'il s'est assuré que tous les dépôts d'argent avaient été faits, tel que l'exige la loi dans ces causes-là.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Lorsque le président du comité des bills d'intérêt privé (M. Steele) sera ici, l'honorable député pourra peut-être lui demander.

2e LECTURE

De trois projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (bill n° 114), tendant à faire droit à Vernon Balm Bailey;

Le 2e (bill n° 102), tendant à faire droit à Simon John Fraser;

Le 3e (bill n° 111), tendant à faire droit à Mary Ann Scheib.

FREQUENCE DES DIVORCES.

M. DOUGLAS (Strathcona) propose de renvoyer au Sénat les témoignages rendus dans les causes de divorce.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis informé que l'on remet les honoraires dans les causes de divorce. Naturellement, en faisant cela, nous facilitons l'obtention des divorces du Parlement du Canada. Je n'assiste pas aux séances quand ces causes lui sont soumises, parce que je ne reconnais pas le divorce; mais, comme homme public et comme Canadien, je suis effrayé du nombre de divorces accordés par le Parlement. Il y a eu plus de divorces durant cette session qu'il n'y en a jamais eu depuis la Confédération, c'est-à-dire depuis cinquante ans. J'avais toujours pensé que le Canada était un pays britannique, mais nous nous américanisons rapidement. Aux Etats-Unis, il y a un divorce par douze mariages. Ottawa devient le Reno du Canada du fait que l'on accorde un si grand nombre de divorces. Je prends, par exemple, le nombre de demandes que nous avons accordées ce soir. Dix projets de loi ont été lus pour la troisième fois et cinq ou six autres pour la deuxième fois. En allant de ce train-là, il est évident que nous traversons une révolution sociale. L'institution de la famille, sur laquelle repose la société, est soumise à une rude épreuve. Je m'oppose absolument à ce que l'on remette les honoraires dans ces causes-là.

(La motion est adoptée).

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics (crédits imputables sur le revenu).—Ponts et rivières en Nouvelle-Ecosse, $201,330.

M. CHISHOLM: Est-ce à dire que tous ces articles sont adoptés en bloc?

M. le PRESIDENT: Oui, s'il n'y a pas une motion de faite pour examiner le chapitre article par article. Ils figurent tous dans un seul chapitre.

M. McKENZIE propose:

Que la résolution soit étudiée article par article.

(Adopté).

Arisaig.—Réfection de l'appontement, $3,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quand exécutera-t-on ces travaux?

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): Nous nous mettrons à l'œuvre dès que nous aurons des fonds à notre disposition. Chaque fois qu'il est possible de préparer les plans et devis, on le fait, et dans cette liste figurent certains travaux pour lesquels nous avons demandé des soumissions avant même l'ouverture des crédits, en invoquant comme raison que l'ouverture d'un sixième des crédits nous autorise à mettre les travaux en marche. Tous les ministres et le département ont constaté, par le passé, qu'il se perd beaucoup de temps à attendre que la Chambre ait voté tous les crédits. Il faut du temps pour mettre ces travaux en marche, et nous avons l'intention de commencer les travaux à bref délai et de tout terminer avant l'hiver.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le besoin de ces travaux se fait sentir. Le quai d'Arisaig est délabré. Mais si le département des Travaux publics se met à l'œuvre avec sa lenteur habituelle, il est fort possible que le public ne bénéficie guère de ces travaux, au cours de cette saison. Il importe que le ministre se mette à l'œuvre aussitôt que possible.

L'hon. M. CARVELL: Je m'en rends parfaitement compte.

Boisdale.—Appontement, $1,800.

M. McKENZIE: Il s'agit de la restauration de l'appontement qui existait à cet endroit?

L'hon. M. CARVELL: Oui, de réfections.

M. McKENZIE: Le ministre demandera-t-il des soumissions?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

East-Bay-Beach.—Prolongement de l'appontement, $650.

M. McKENZIE: S'agit-il, ici, de l'appontement à la tête de la baie?

L'hon. M. CARVELL: Beach-Bay est au large du lac Bras-d'Or. Mon honorable ami en connaît sans doute la géographie.

M. McKENZIE: Je connais bien cette localité, on l'appelait jadis "Tête de la Baie".

Ecum Secum.—Achèvement de l'appontement, $1,700.

M. SINCLAIR (Guysborough): Que faut-il entendre par "achèvement"? La construction de cet appontement ne remonte guère qu'à huit ou dix ans. L'ouvrage, paraît-il, est assez délabré et l'ouverture de ce crédit a pour but la réfection de l'appontement. Est-ce exact?

L'hon. M. CARVELL: Il s'agit de la construction d'un encoffrement de 40 pieds sur 40, et de 4 de hauteur; en outre, de la construction d'un encoffrement de 26 pieds sur 20 et de 10 pieds de hauteur, pour l'achèvement de l'appontement construit en 1914.

Gabarus.—Prolongement des travaux protecteurs de la grève, $1,000.

M. McKENZIE: S'agit-il ici de travaux neufs ou de l'agrandissement d'une partie du pont de Gabarus?

L'hon. M. CARVELL: Il s'agit de prolonger les travaux protecteurs des pilotis du quai existant et pour la protection du port.

M. McKENZIE: L'automne dernier, ou il y a un an l'automne dernier, il s'est élevé une terrible tempête qui a causé beaucoup de dégâts aux travaux publics de ce district. Le département a reçu nombre de demandes de réfections après cette tempête. L'appontement de Gabarus, paraît-il, a subi de forts dommages. Il s'agit, sans doute, de la restauration ou de l'extension des ouvrages existants?

[M. Sinclair (Guysborough.]

L'hon. M. CARVELL: En effet.

Livingston's Cove.—Réfection et renforcement de l'appontement, $4,600.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'y a-t-il à faire à cet endroit?

L'hon. M. CARVELL: Ce crédit est affecté à la réfection des ouvrages endommagés par la grosse tempête de novembre 1918. Il s'agit de construire un bloc d'encoffrement de 65 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 16 pieds. Le bloc aura une substructure créosotée.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mes observations au sujet d'Arisaig s'appliquent à d'autres endroits.

L'hon. M. CARVELL: Je peux donner l'assurance à mon honorable ami que cela s'applique à toute entreprise publique pour laquelle je demande un crédit. Je me rends compte autant que quiconque de la nécessité qu'il y a de se mettre à l'œuvre de bonne heure. J'admets que l'an dernier nous n'avons pas commencé aussitôt que nous l'aurions dû, et je crains que cette année nous ne puissions pas faire tout ce que nous désirons. Chaque semaine je demande au bureau des ingénieurs un état du progrès de tous les travaux importants entrepris par le département; un état des travaux pour lesquels on a demandé des soumissions; un état des travaux pour lesquels nous pourrons demander des soumissions la semaine prochaine et un autre tableau des réparations. Je constate qu'en demandant ces renseignements cela active les travaux sur toute la ligne. Nous devons avoir trois ou quatre douzaines de travaux actuellement en train dans différentes régions du pays pour lesquels l'argent n'a pas encore été voté.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les matériaux ont-ils été commandés pour les travaux de Livingstone's Cove et a-t-on pris quelque mesure en vue de la construction du quai?

L'hon. M. CARVELL: Non. Voici la difficulté: Nous admettons que pour toute entreprise publique qui nécessite un appel à des soumissions, nous avons le droit de demander des soumissions même avant que le budget principal soit voté, mais pour les travaux qui doivent être exécutés à la journée, dans le genre de petites réparations comme celle-ci, nous devons obtenir que l'argent soit voté avant de pouvoir payer les comptes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous avons voté deux douzièmes provisoires il y

a environ deux mois. Cela permet certainement au ministre de faire quelque chose pour la préparation des travaux que l'on doit exécuter cet été. Il aurait pu au moins commander les matériaux. Je présume que dans presque tous ces cas vous devez exécuter les travaux à la journée, parce que vous ne pouvez pas facilement donner ces réparations à l'entreprise. Il est donc de la plus haute importance de commander les matériaux aussitôt que possible dans la saison. C'est un des plus mauvais moments de l'année pour obtenir des matériaux dans cette localité, parce que les cultivateurs sont tous occupés et l'on ne peut se procurer personne pour faire ce genre d'ouvrage, tandis qu'il y a un mois ou deux, ils auraient été enchantés de l'occasion de couper du bois et de l'avoir tout prêt pour les travaux de la saison. Mais le temps est passé et il n'y a rien à faire. Tout ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas la méthode que nous voudrions voir employée pour faire l'ouvrage. Il y a des réparations très urgentes à faire à l'anse Malignant, qui est l'objet du crédit suivant, et le sous-ministre a eu l'obligeance de me dire qu'il s'efforcerait d'exécuter ces réparations. Le dessus du quai a été emporté et projeté dans un champ à quelque distance où un cultivateur l'a sauvé. Les madriers sont là et il est très important d'effectuer les réparations, parce qu'un navire décharge à cet endroit et que le quai est nécesaire pour les marchandises. Le ministre a-t-il reçu quelque information de la localité au sujet du travail qui s'y fait?

L'hon. M. CARVELL: Non, je ne pense pas que nous ayons reçu de renseignement. Mais on a donné des instructions positives à l'ingénieur de commencer les travaux immédiatement. Quant à l'autre quai dont mon honorable ami a parlé, je ne saurais dire si des instructions ont été données pour se procurer les matériaux nécessaires à ce travail particulier, mais nous avons déjà conclu des arrangements pour obtenir un fort montant de matériaux dans toutes les parties du Canada, afin d'être prêt, à commencer les travaux aussitôt que l'argent sera disponible.

Neil's Harbour.—Réparations au brise-lames, $1,100.

M. McKENZIE: Ce quai est aussi un brise-lames. Neil's Harbour est un village de pêcheurs d'une importance considérable; avant la construction du brise-lames, les pêcheurs n'avaient pas beaucoup d'abri pour leur bateaux, et par conséquent ils devaient les haler à terre chaque soir et les mettre à l'eau le lendemain matin. Depuis que le brise-lames a été construit, ils ont pu s'ancrer à l'intérieur et cet avantage a amené un certain nombre de nouveaux habitants à Neil's Harbour. Dans la terrible tempête de l'an dernier le brise-lames a été assez endommagé, et je présume que le ministre a reçu un rapport des dommages survenus.

L'hon. M. CARVELL: Les dommages ont été causés par la terrible tempête du 4 novembre 1918. Le coût des réparations a été évalué à $1,100, comprenant le bois en rondin, les garde-fous, le doublage, le bordage, la couverture, les défenses, le ballast, etc.

M. McKENZIE: J'espère que $1,100 suffiront pour rétablir le brise-lames dans son ancien état.

Mais le ministre devrait aussitôt que possible prolonger le brise-lames d'environ sa longueur actuelle. L'abri offert par le brise-lames actuel n'est pas très effectif en raison du nombre des bateaux et, s'il y a de grands bateaux qui viennent y chercher un abri, il n'y a pas d'espace suffisant pour tous derrière le brise-lames. Les pêcheurs ont donc demandé depuis des années que l'on prolonge le brise-lames pour leur donner plus de place.

Je suis en mesure de fournir l'assurance au ministre qu'il ne sera jamais accusé de gaspiller les deniers publics pour faciliter l'exploitation des pêcheries sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse. Il est inutile de signaler quelle excellente alimentation constitue le poisson pris par ces pêcheurs ni combien il est important de leur fournir les moyens de sauver cette récolte de la mer aux endroits où le poisson se trouve en abondance; les pêcheurs toutefois sont dans l'impossibilité de recueillir cette richesse si le Gouvernement ne met à leur disposition des facilités de cette nature. Je me rends parfaitement compte que l'argent est rare et qu'il est difficile de se procurer des fonds; j'ajouterai cependant que le Gouvernement fait voter des crédits considérables qu'il aurait très bien pu selon moi remettre à plus tard. En considération de la situation financière du pays, je n'insisterai pas davantage pour l'instant, mais j'ose espérer que ce brise-lames sera prolongé dès que nos finances seront en meilleur état.

Je tiens à rappeler au souvenir du ministre que le budget de 1911-1912 renfermait de forts crédits affectés à l'exécution de travaux publics par tout le pays et dont une bonne part était destinée au comté que j'ai l'honneur de représenter ici. Le ministre des Travaux publics du temps (M. Rogers) nous a promis à maintes reprises que dès

que la guerre serait terminée et que la situation financière serait améliorée, ces travaux seraient les premiers à fixer l'attention du Gouvernement. Si le ministre veut bien se donner la peine d'examiner le budget de 1911-1912 à la lumière de ces promesses, il se rendra compte qu'une bonne partie de ces travaux ont été laissés de côté. Je ne suis pas en mesure pour l'instant de citer la page des débats où cette promesse est consignée, mais le ministre du temps (M. Rogers) a affirmé à maintes reprises que le programme de 1911-1912 serait exécuté avant que le Gouvernement n'entreprenne de nouveaux travaux. Si le Gouvernement menait à bonne fin l'ancien programme en ce qui a trait à mon comté, je serais pleinement satisfait, car il serait de nature à procurer aux pêcheurs toutes les installations dont ils ont besoin le long du littoral oriental des comtés de Victoria et de Cap-Breton et certes ils en retireraient des bénéfices considérables. Mais il n'y a pas que les pêcheurs qui bénéficieraient de ces installations. Des navires viennent de toutes les parties de la Nouvelle-Ecosse pour se livrer à l'industrie de la pêche au large de nos côtes; or, ces navires ont tout autant besoin d'abri que ceux de nos pêcheurs de la région. Je l'ai déjà affirmé en maintes circonstances et je le répète encore à cette heure, il n'y a pas une industrie au Canada qui soit susceptible de donner un rendement plus profitable que nos pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique; je désire donc profiter de l'occasion pour bien faire comprendre au ministre et aux autres membres du cabinet que l'heure est propice pour développer cette puissante industrie de la pêche.

Port-Hood.—Réparations et prolongement du quai, $7,000.

M. CHISHOLM: Quelles réparations a-t-on fait exécuter à Port-Hood?

L'hon. M. CARVELL: Ce crédit sera affecté à des réparations au quai actuel ainsi qu'à la construction d'une nouvelle pile de 20 pieds par 100 à l'extrémité sud de la pile érigée au cours de l'exercice 1914-1915. On estime à $7,000 le coût de l'entreprise.

M. CHISHOLM: Ce quai est très exposé; il est donc esssentiel que ces travaux soient exécutés au plus tôt. Quant à l'importance de ce quai, je n'ai pas besoin d'ajouter un mot puisqu'il est le seul dans toute cette région et qu'il est très fréquenté par les navires. Il sera impossible d'exécuter ces travaux au cours de la saison à moins de les commencer dès les premiers jours de l'été.

[M. McKenzie.]

L'hon. M. CARVELL: Les travaux seront poussés avec toute la célérité voulue.

Saw-Pit.—Améliorations au quai, $1,000.

M. McKENZIE: Voici quelque chose de neuf. Nous avons entendu parler d'un quai de sciure de bois; est-ce le quai de Saw-Pit?

L'hon. M .CARVELL: Il est situé dans le comté de Lunenburg, mais ce n'est pas un quai de sciure de bois.

M. DUFF: Il existe deux quais qui portent le nom de Saw-Pit à la Nouvelle-Ecosse. Je ne suis pas certain qu'il s'agisse de celui qui est situé dans le comté de Lunenburg; j'espère toutefois qu'il est question de celui-là.

L'hon. M. CARVELL: Ce quai est situé dans le comté de Lunenburg. On l'estime simplement à $1,000; il est peut-être construit partiellement de sciure de bois, mais je n'en suis pas certain.

Scotch Cove (White Point).—Prolongement du brise-lames, $8,400.

M. McKENZIE: Il existe dans mon comté un endroit qui porte le nom de White-Point, mais je ne crois pas que ce soit le mien.

J'espère que l'endroit se trouve dans le comté de Queens.

L'hon. M. CARVELL: Non; il est situé dans le comté de Cap-Breton. Le crédit est destiné à prolonger le présent brise-lames. L'entreprise comprend un prolongement de 50 pieds de longueur par 30 de largeur qui s'ajoutera au présent brise-lames qui fut primitivement construit au prix de $28,-934.

M. McKENZIE: C'est justement l'amélioration que nous demandions à Neil's-Harbour, mais nous avons tout lieu d'être reconnaissants puisque nous obtenons ce prolongement. Le nom de White-Point conviendrait mieux à l'endroit que Scotch-Cove; il n'est pas à ma connaissance que l'on emploie souvent ce nom-là.

Je crois que lors de sa construction on l'a appelé le quai de White-Point.

Yarmouth-Bar.—Réparations et améliorations, $4,500.

M. McKENZIE: J'ai signalé au ministère la nécessité de réparations à faire au quai de Baddeck. Il y a des brèches dans les côtés et dans les bouts; le ballast s'en échappe et l'état du quai empire rapidement. Beaucoup de touristes viennent là pendant les chaleurs, et nous avons intérêt à ce que nos quais aient bonne apparence. Les réparations qu'il faut ne sont pas bien

considérables et j'espère que le ministre verra à faire mettre ce quai en bon état.

L'hon. M. CARVELL: La chose est à l'étude.

L'hon. M. FIELDING: Ces crédits ont été préparés, je le suppose, il y a quelques mois, et le ministre a reçu sans doute depuis des renseignements qui lui seront très utiles dans une préparation des crédits supplémentaires. Je suppose que, dans les cas urgents signalés à l'attention du ministre par ses propres ingénieurs, des sommes seront inscrites au budget pour les travaux devenus nécessaires. Quoi qu'il en soit, nous pouvons nous permettre de l'espérer.

L'hon. M. CARVELL: Si j'inscrivais au budget supplémentaire les sommes qu'il faut pour tous les ouvrages que suggèrent les ingénieurs et les intéressés, le chiffre en frapperait de stupeur mon honorable ami qui, pendant de longues années, a été le fidèle gardien du trésor. Ces petits ouvrages, la plupart en bois, sont naturellement sujets à se détériorer par suite des intempéries de l'air, et on les a probablement négligés pendant la guerre. De fréquentes tempêtes ont causé des dégâts l'automne dernier sur le littoral de l'Atlantique et, pour les réparer, il faudra probablement un demi-million. Il nous a été impossible dans bien des cas d'en faire une estimation juste lors de la préparation de ces crédits, et l'honorable député a raison de dire que nous avons aujourd'hui beaucoup de renseignements que nous n'avions pas alors. Je m'attends par suite à ce que la Chambre ait à voter plus tard des sommes additionnelles à l'occasion de nombreux articles de dépense qui figurent au budget principal.

M. SINCLAIR (Guysborough): Un ouvrage, dans mon comté, qui aurait grandement besoin de réparations, c'est le brise-lames de New-Harbour. Il date d'une dizaine d'années, peut-être davantage, et n'a jamais été fini. La longueur n'en est pas suffisante pour mettre à couvert tous les bateaux de pêche. Avant la construction de ce brise-lames, les pêcheurs avaient à tirer leurs bateaux sur la côte et à les surveiller parfois toute la nuit en cas de tempête. Ce brise-lames permet à un certain nombre d'entre eux d'y trouver un abri, et un village florissant s'est élevé à cet endroit, où il se fait un grand commerce de poissons; mais le brise-lames n'est pas assez long malheureusement pour abriter tous les bateaux qui exploitent les eaux de ce port et, quand une tempête survient, l'espace manque à plusieurs qui cherchent là un refuge. Une somme de dix mille dollars fut votée en 1911 pour l'achèvement de ce brise-lames, que l'on devait prolonger de quelque 300 pieds ou plus. Cette somme a reparu une couple d'années, puis nulle mention n'en a été faite ensuite, mais le nouveau gouvernement a promis de la rétablir. Le temps s'est passé, mais rien n'est venu. Je n'ai rien demandé pendant la guerre pour mon comté, car je voulais aider le Gouvernement à économiser le plus possible. Il est de fait que, parmi ces crédits, un seul regarde le comté de Guysborough, et c'est encore peu de chose : 1,700 piastres pour des réparations à un quai. Le comté de Guysborough a 150 milles de côté, et il est dans la Nouvelle-Ecosse un de ceux où la pêche se pratique sur une grande échelle.

Je tiens à faire observer au ministre que le cas de New-Harbour est très urgent. Je vois que l'on projette de dépenser une somme de 60,000 piastres dans les ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse, et je me demande si le ministre ne pourrait pas prendre sur ce crédit de quoi exécuter les travaux devenus nécessaires à New-Harbour. Je ne connais sur tout le littoral de cette province aucun endroit où un brise-lames soit plus indispensable que là. Je prierais en conséquence le ministre et ses fonctionnaires de voir à fournir aux pêcheurs l'abri dont ils ont besoin, ce qui aiderait puissamment la production dans cette localité.

Nulle dépense n'a eu de meilleurs résultats dans le pays que ceux obtenus à la suite de la construction d'un brise-lames dans ce port, mais il faudrait l'achever, car, autrement, il n'assure pas aux pêcheurs une protection suffisante. Je m'en remets au ministre du soin de veiller à cette affaire, et je le prierais d'y donner particulièrement son attention.

Un autre sujet de plainte que l'on m'a signalé, et à l'égard duquel rien n'a été fait, concerne Wine-Harbour, situé un peu plus à l'ouest sur le littoral de l'Atlantique. Une tempête a bouché le passage du chenal. Les bateaux ne pouvaient entrer dans le port ni en sortir, et les caves du village ont été inondées.

Lorsque les gens demandèrent au ministère des Travaux publics de s'en occuper, on leur a répondu que le ministère n'avait rien à y voir; que c'était entièrement de ressort municipal. Mais ce qui causait les ennuis au village, c'était l'obstruction de l'entrée du port. Tout en n'étant pas responsable de la protection des caves contre les inondations, le ministère est cependant tenu, de par la nature d'une partie de ses attributions, de maintenir le port

libre. Les travaux n'auraient exigé que très peu de drainage à la main. Il n'existait pas d'autorité municipale pour s'en charger et cela n'a pas été fait. Je prétends, en toute sincérité, qu'en réalité le ministère des Travaux publics est tenu de dégager ce port le plus tôt possible. Le ministère le fera-t-il?

L'hon. M. CARVELL: J'ai entendu parler de ce dernier cas; il m'a été signalé il y a quelque temps. Je ne saurais convenir avec mon honorable ami que le ministère des Travaux publics était responsable de la tempête. Mon honorable ami aurait peut-être une raison plausible de demander au ministère d'enlever à la drague le sable et le gravier que la tempête a accumulés à cet endroit, mais je ne crois pas que nous puissions être tenus responsables de l'inondation des caves. Quant à l'affaire, c'est la première fois que j'en entends parler. Bien qu'au ministère on connaisse cet ouvrage, ce que mentionne tout spécialement mon honorable ami n'a jamais été signalé personnellement. Je serai fort heureux de l'examiner aussi à fond que je le pourrai. Je ne dis pas que l'on y pourvoira sur le crédit général de 60,000 piastres; on sait par expérience, au ministère, que ces crédits généraux sont toujours votés pour servir aux affaires courantes qui surgissent au cours de l'exercice. Survient-il une tempête et qu'un brise-lames ou un quai subisse des dommages plus ou moins considérables, il faut faire les réparations sans tarder. Mais si la chose peut se faire, je tâcherai de voir si nous ne pouvons pas construire l'allonge que demande mon honorable ami.

Ports et rivières en général.—Réparations et améliorations, $14,000.

M. McISAAC: Au chapitre de cet item, j'aimerais à me renseigner auprès du ministre sur une couple d'ouvrages publics qui s'imposent et que je lui ai déjà signalés. L'un est le havre projeté pour les bateaux au lac North, comté de King. Le ministre a entre les mains toutes les données relatives à cet ouvrage et on lui a donné les raisons pour lesquelles ces travaux sont si urgents. Quel refuge ce serait pour les barques de pêche, car il n'y a pas, en deça de 25 milles, d'autre endroit où elles puissent se mettre à l'abri. Ce sont d'excellents territoires de pêche. Ces travaux publics avaient été projetés avant la guerre et l'on avait demandé des soumissions, mais à cause de la déclaration des hostilités, la chose n'a pas eu de suite. Depuis, la nature nous a été utile; elle a modifié la décharge du grand lac et dans les circonstances actuelles, ces travaux ne coûteront pas plus du tiers de ce qu'ils en auraient coûté en premier lieu. En outre, en construisant le port et y érigeant de solides bojoyers, le gouvernement provincial pourrait en profiter pour construire un pont au-dessus de la décharge, ce qui serait très avantageux pour les gens, en ce sens que cela abrégerait les distances à parcourir dans cette région. J'espère bien que le ministre pourra faire porter dans le budget supplémentaire un montant suffisant pour les frais de cet ouvrage public d'une nécessité si pressante et que je réclame depuis deux ou trois ans.

J'ai également attiré l'attention du ministre sur la nécessité d'un petit quai sur une petite île du nom de Broughton, qu'habitent de dix-huit à vingt cultivateurs qui sont de grands producteurs, mais sont sans facilités pour le transport, sauf à bord de doris, de leurs produits de leur ferme—et ce sont d'excellents cultivateurs—à l'île du Prince-Edouard, qui se trouve de l'autre côté d'un petit détroit et constitue pour eux la terre ferme. Le gouvernement provincial se propose de construire une grande route qui traverserait l'île en plein milieu et descendrait jusqu'à l'eau de la marée; si l'on construit ce quai, auquel les grosses chaloupes à gazoline prendraient leurs cargaisons, cela serait la chose la plus avantageuse qui soit à ces gens ainsi isolés, et cela leur permettrait de transporter leurs produits à la terre ferme.

Si le ministre pouvait inscrire au budget supplémentaire les montants requis pour ces deux articles de dépense publique indispensable, ce serait pour les gens que ces ouvrages doivent desservir, une faveur signalée en même temps qu'un avantage des plus appréciables.

L'hon. M. CARVELL: Je tiens à assurer les commettants de mon ami que s'ils n'ont pas ces travaux, ce ne sera pas parce que leur représentant n'a pas fait son devoir.

Québec.—Station de quarantaine de la Grosse-Ile.—Prolongement des quais, $50,000.

M. PARENT: A-t-on adjugé l'entreprise de ces travaux?

L'hon. M. CARVELL: Non. Les plans sont presque terminés et nous sommes sur le point de demander des soumissions.

Isle-Verte.—Réparations au quai, $2,100.

M. GAUVREAU: L'Isle-Verte se trouve sur la rive sud, mais vis-à-vis le village de

l'Isle-Verte, il y a Green-Island, et je regrette que le crédit ne soit pas suffisant pour achever ou prolonger ne fût-ce qu'un seul ouvrage à cet endroit. Les habitants de la localité ne sont pas riches. Il leur est très difficile d'expédier leurs produits à Québec et le fleuve est leur seul moyen de transport. Il y a quelques années, ils ont entrepris la construction de deux quais, l'un à la tête de l'île, l'autre au pied. Le premier n'est pas achevé; le second devrait être prolongé, afin de permettre à la plus grosse goélettte de se rendre au quai. L'an dernier, ces gens-là ont expédié 24,000 boisseaux de pommes de terre à Québec, et ils n'ont pas d'autres moyens d'existence, à part le poisson qu'ils prennent. Je voudrais que le ministre prenne note de cette affaire afin de s'assurer s'il est possible de prolonger le quai du bas, ce qui ne coûtera que quelques centaines de dollars.

L'hon. M. CARVELL: Autant que je me rappelle, c'est la première fois qu'on appelle mon attention sur ce sujet. J'en prendrai certainement note et j'irai aux renseignements.

M. GAUVREAU: J'ai regretté de voir qu'on n'avait pas exécuté assez de travaux à l'Isle-Verte, mais je dois dire que j'ai été content qu'on n'eût rien fait à Cacouna-Est. J'aimerais savoir s'il est vrai que le département dépensera de l'argent pour le quai de cette localité. Je ne veux pas retarder le comité en lui parlant de ce petit quai, mais celui-ci me paraît inutile et ce serait un gaspillage que de dépenser de l'argent pour ce quai. Je crois savoir qu'on y dépensera cent dollars, cet été.

L'hon. M. CARVELL: Je n'en sais rien moi-même, mais je me renseignerai volontiers. Hier encore, l'honorable député m'en parlait, et je n'ai pas eu le temps d'y réfléchir. La somme est faible, mais si cette dépense est inutile, comme il le dit, elle ne devrait pas avoir lieu.

M. GAUVREAU: Il y a deux ans à peine, le département a dépensé de l'argent dans le seul but de construire une clôture des deux côtés de l'abord du quai, et si le ministre connaissait la localité, il saurait que cette dépense a été inutile. Le chemin municipal côtoie la rive et les cultivateurs sont établis au sud. Le chemin est libre et une clôture est complètement inutile, vu qu'il n'y a pas de bestiaux. Il est aisé de faire signer des requêtes. Je sais que l'ingénieur régional désire vivement persuader au ministre que le quai est nécessaire. Malheureusement, le représentant de la circonscription veut le convaincre qu'il ne l'est pas et que, de fait, ce quai est inutile. Il s'agit d'un différend entre le député et l'inspecteur régional qui, toutefois, a réussi d'une manière ou d'une autre à faire signer une requête par une centaine de personnes. On me dit que même des marchands demeurant à six à sept milles plus loin sur l'Isle-Verte ont signé la requête qu'il faut un quai à Cacouna-Est. On a beau obtenir une centaine de signatures sur une requête, et je veux bien qu'on dépense de l'argent dans ma circonscription lorsque je suis convaincu que c'est nécessaire; mais quand je vois gaspiller cent dollars, uniquement pour plaire à un individu, je suis tenu de protester et en conséquence, j'appelle l'attention du ministre sur ce sujet.

L'hon. M. CARVELL: Si les faits son tels que l'honorable député les rapporte, la somme ne sera pas dépensée. Je ferai faire une enquête sur-le-champ.

Saint-Laurent, île d'Orléans. — Réparations au quai, $15,000.

M. PARENT: Cette somme est un peu forte pour le quai de l'île d'Orléans, mais cela provient, j'imagine, de la tempête de l'automne dernier qui a démoli le quai. Je crois savoir que la ligne de conduite que le département suit d'ordinaire, quand le crédit dépasse $15,000, est d'adjuger l'entreprise avec publicité et concurrence. Vu que le quai est presque complètement démoli, j'insisterai auprès du ministre sur la nécessité de se mettre à l'œuvre sans tarder et de ne pas attendre la publication d'avis d'adjudication. La même remarque s'applique au quai de Saint-Jean qui a été endommagé par la même tempête et qui est presque dans le même état.

Sainte-Anne-de-Beaupré. — Réparations au quai et reconstruction, $39,000.

L'hon. M. CARVELL: Il y a plus d'une semaine, des ordres spéciaux ont été donnés relativement à la construction d'un débarcadère provisoire et d'une voie pontée conduisant à la rive. Nous espérons que tous les ouvrages seront achevés en moins d'une quinzaine à compter d'aujourd'hui ou de demain. Nous avons compris que, pour être utiles cette année, ils devaient être exécutés immédiatement, à cause de l'immense trafic pendant le mois de juin. C'est pourquoi un débarcadère provisoire sera prêt avant une quinzaine. Cela nous permettra de bien dresser les plans, et nous comptons demander des soumissions et finir les travaux au cours de l'été.

Travaux de réparation et de reconstruction au quai de Sainte-Famille, $17,000.

M. FOURNIER: Y a-t-il dans le budget un crédit destiné à la construction d'un

quai à Sainte-Valérie, comté de Bellechasse? Celui qu'il y avait là a été détruit l'automne dernier.

L'hon. M. CARVELL: Je ne puis dire à l'honorable député ce qui sera inscrit au budget supplémentaire. Je dois me borner à reconnaître qu'il m'a fait à ce sujet les représentations les plus pressantes. Comme l'a fait observer le député de Kings (île du Prince-Edouard) (M. McIsaac), ce n'est pas à mon honorable ami (M. Fournier) qu'il faudra s'en prendre si sa circonscription n'obtient pas les améliorations qu'il réclame.

M. GAUVREAU: J'aimerais à dire un mot des titres aux terrains sur lesquels sont construits des quais. Le ministre n'est peut-être pas sans savoir que le seigneur de la Rivière-du-Loup, M. Fraser, a sollicité l'autorisation d'intenter des poursuites au gouvernement fédéral sous prétexte que le terrain et tout ce qui se trouve dans sa seigneurie, y compris même le poisson de la rivière, lui appartient. Les cultivateurs n'ont pas le droit de faire la pêche; le seigneur ne leur permet pas de prendre le sable, et tout ce qu'ils en prennent pour l'entretien de la route, il le leur fait payer dix cents le tombereau. Les avocats de la seigneurie ont sollicité l'autorisation de poursuivre le Gouvernement en alléguant que celui-ci doit, soit lui payer un loyer annuel, soit lui verser une certaine somme en paiement de tout le terrain.

Je constate que le ministre a mis un avocat habile au service de son département, et je l'en félicite, car je ne voudrais pas que cette affaire fût confiée à des avocats désignés par le ministère de la Justice. Ce sont là des gens qui ne m'inspirent guère de confiance. Le ministère de la Justice a déjà chargé un avocat de s'occuper de cette affaire, mais, je le demande, quelle raison ce ministère a-t-il de se mêler d'une chose qui est du légitime domaine des Travaux publics? Je prie le ministre de vouloir bien prendre note de cela. Si la pétition de droit est accordée et si les tribunaux sont saisis de l'affaire, que le Gouvernement désigne lui-même l'avocat qui devra étudier la cause, qu'il vienne se rendre compte de la situation à la Rivière-du-Loup et veille ensuite à ce que justice soit rendue à qui de droit. S'il daigne venir voir par lui-même, il sera le bienvenu.

M. McKENZIE: Qu'il n'y aille pas le dimanche.

L'hon. M. CARVELL: Je me garderai bien d'aller à la Rivière-du-Loup le dimanche.

[M. Fournier.]

M. GAUVREAU: Personne ne vous y dénoncera du haut de la chaire. Le ministre a pleinement raison, j'en suis convaincu, de dire qu'il ne se fera pas de dépense à Cacouna-Est. Je le crois animé des meilleures intentions, mais j'aimerais bien à savoir si, quand il ne s'agit que d'une petite somme, il ne se peut pas qu'en son absence—pour ne pas dire en cachette—le sous-ministre, l'ingénieur en chef ou quelque autre fonctionnaire écrive à l'ingénieur régional pour l'autoriser à consacrer telle ou telle somme à tel ou tel ouvrage, le coût des travaux devant être prélevé sur le crédit suivant :

Ports et rivières en général.—Réparations et améliorations, $75,000.

Cela peut-il se faire à l'insu du ministre ?

L'hon. M. CARVELL: Oui, certains petits ouvrages peuvent s'exécuter à l'insu du ministre, bien qu'au cours des derniers dix-huit mois le département des Travaux publics n'ait guère fait de déboursés dont le ministre n'a pas eu connaissance. Mon honorable ami peut m'en croire, si le Ciel me prête vie jusqu'à lundi, je veillerai à ce que l'affaire dont il a parlé, fasse l'objet d'une assez rigoureuse investigation. Si les faits sont tels qu'il les a exposés, nous ne dépenserons rien cette année.

Pour ce qui est de l'autre question, je dois dire que je suis suffisamment au fait des prétentions de certaine grande seigneurie du bas du fleuve Saint-Laurent. L'affaire est assez importante pour mériter que les tribunaux la jugent à la lumière de la loi et des faits.

Mon honorable ami fait montre d'une sévérité plutôt excessive à l'endroit du ministère de la Justice. Un usage assez peu pratique qui remonte à l'établissement de la Confédération veut que le ministère de la Justice soit saisi de toute affaire sur laquelle on veut avoir l'avis de légistes. Il n'y a aucun inconvénient à cela tant qu'il ne s'agit que de décider quelque point de droit; malheureusement, par suite d'une coutume implantée depuis nombre d'années, chaque fois qu'il y avait procès, on désignait un avocat habitant sur les lieux et susceptible de subir toutes sortes d'influences locales; et cependant cet avocat était, pour ce qui concernait l'affaire qui lui était confiée, le ministère de la Justice et représentait le Dominion.

Voulant établir un autre système, j'ai retenu les services d'un homme en qui j'ai la plus entière confiance, d'un avocat très versé en matière d'arbitrage et d'expropriation. Avant de le nommer, j'ai con-

sulté le ministère de la Justice qui, outre qu'il s'est très volontiers rangé à mon avis, prête un loyal concours au légiste du ministère des Travaux publics, dans toutes les contestations judiciaires de cette nature, y compris l'affaire dont l'honorable député a parlé.

L'avocat du département des Travaux publics, d'accord avec le département de la Justice, s'occupe d'affaire, parce que tout en n'ayant pas le droit légal de nous en occuper devant les tribunaux, nous avons parfaitement le droit de prendre une part très active à la préparation de la cause. Nous serons là pour voir à ce que la cause soit bien conduite.

M. McKENZIE: Quelle est donc ce point de droit si intéressant? Est-ce à propos de terrain?

L'hon. M. CARVELL: Le point en litige est de savoir si les seigneurs ont la propriété des emplacements de tous les quais situés sur les seigneuries au sud du Saint-Laurent. A la Rivière-du-Loup, on est à provoquer un jugement dans cette question.

M. GAUVREAU: Les seigneurs prétendent qu'ils sont propriétaires du terrain à marée basse, et ils disent que vous n'avez pas le droit de construire de quai en cet endroit à moins de leur payer une certaine somme.

L'hon. M. CARVELL: Nous empiéterions sur la propriété en plusieurs circonstances.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis surpris que cette question n'ait pas encore été réglée. Quand j'étais solliciteur général la cause est venue devant le département. Le seigneur de la Rivière-du-Loup se prétendait le seul propriétaire des plantes marines. De temps immémorial, les gens avaient ramassé les plantes marines durant l'été, mais, lui, disait qu'en vertu de ses titres, le public ne pouvait s'arroger ce droit. Je fis nommer une commission par le département de la Marine et des Pêcheries. Si je me rappelle bien, la commission décida que ce n'était pas une plante, mais un animal, même avec des griffes, et que, par conséquent, le seigneur, M. Fraser, ne pouvait réclamer la propriété de ces plantes marines. Telle fut aussi la décision du professeur Prince qui s'était consulté avec un autre savant dans la science des poissons. Il serait très facile au département de s'assurer si le seigneur peut réclamer la propriété de la rive; ses droits doivent être bien définis dans ses titres.

Nous avons eu une affaire semblable dans le comté de Gaspé près de Grande-Rivière. Nous avons porté la cause devant les tribunaux et les réclamations non fondées du seigneur ont été renvoyées par le Conseil privé et le public a pu jouir des avantages de la grève.

M. LAPOINTE (Kamouraska): L'affaire n'est pas la même dans toutes les seigneuries. Dans celle de la Rivière-du-Loup, le roi de France avait concédé le titre pour une certaine terre le long du fleuve Saint-Laurent, avec la rive et l'abri en face de cette terre. Dans d'autres seigneuries le titre n'est concédé que jusqu'au fleuve, à l'exclusion de la grève. Je ne pense pas que les seigneurs aient le droit de demander une indemnité pour le terrain sur lequel un quai y est construit, parce que dans tous les titres les droits de navigation sont exceptés. Naturellement, les quais sont construits pour des fins de navigation, et les droits du public ont sans contredit la priorité sur ceux des seigneurs. Je ne crois pas que le Gouvernement ait aucune difficulté à gagner ces causes.

L'hon. M. CARVELL: Tel est le point en discussion. Je ne l'ai point étudié attentivement, mais je suis au courant de la situation générale.

Le département est à préparer sa cause puis on la soumettra aux tribunaux. Quoi qu'il en soit nous connaîtrons l'avis des tribunaux dans cette affaire. Je crains que la décision du professeur Prince ne nous soit pas d'un grand secours quand il est question d'un quai, parce que, bien qu'un quai puisse avoir des griffes pour le rattacher solidement au sol, on pourrait difficilement le prendre pour un animal.

Ports et rivières.—Ontario. — Pembroke. — Réparations au quai, $1,500.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): J'appellerai l'attention du ministre sur l'état exceptionnellement dangereux de ce quai. Six grosses embarcations s'en servent, et je n'accepterais pas le prix d'aucune d'elles pour aller sur ce quai le soir tellement il est dangereux. J'espère que peu de jours après l'adoption de ce crédit, le quai sera réparé d'une façon ou de l'autre.

L'hon. M. CARVELL: Nous sommes à préparer des plans et devis pour tous les travaux qui peuvent être faits par soumissions et marchés, et nous avons déjà fait un grand appel de soumissions. Je présume que les travaux de Pembroke devront

être donnés à la régie. Pour toutes les réparations de peu d'importance de ce genre, nous avons l'intention de commencer les travaux aussitôt le crédit adopté, afin de terminer avant août ou septembre. Je puis assurer à mon honorable ami que nous travaillerons à ce quai d'ici à quelques jours.

M. MACKIE: C'est le plancher du quai qu'il faut réparer.

M. CASSELMAN: Je suppose que les observations du ministre s'appliquent également au quai de Cornwall.

L'hon. M. CARVELL: Mes remarques s'appliquent à tous les travaux publics pour lesquels nous demandons des crédits.

Dragage. — Manitoba, Saskatchewan et Alberta, $45,000.

M. PARENT: A propos de ce crédit, le ministre nous trouve peut-être très déterminés dans notre demande de certains travaux sur la rivière Saint-Charles. L'idée me vient que si nous ne pouvons pas entreprendre tout de suite la construction du barrage nous pourrions peut-être en arriver à une entente avec le Gouvernement pour faire draguer la rivière afin de satisfaire aux besoins des habitants du district. Dernièrement je parcourais le compte rendu des débats et j'y ai lu la déclaration du ministre à la date du 13 mai lorsqu'il a dit que les travaux de la rivière Saint-Charles n'avaient pas été commencés parce que la cité de Québec n'avait pas rempli sa part de l'arrangement touchant les égouts: Voici ce qu'a dit mon honorable ami:

L'égout servant au moins aux trois quarts de la ville de Québec se jette dans la rivière Saint-Charles en amont de l'endroit où ce barrage doit être construit, et avant de commencer les travaux on a conclu avec la ville de Québec, au sujet de cet égout, une entente comportant la construction de plusieurs branches d'égout par lesquelles les déchets se déverseraient dans le Saint-Laurent.

J'apprends que dans l'entente conclue avec Québec il n'était fait aucune mention de pareil projet. Toutefois, elle comportait un arrangement en vertu duquel la ville s'engageait à ne rien demander au Gouvernement pour payer les frais d'un changement qui pourrait s'opérer dans le système d'égouts. Le parachèvement des travaux n'était pas du tout conditionnel à l'amélioration des égouts par la ville. Le département n'a qu'à aller de l'avant avec les travaux, et alors la ville de Québec s'occupera bien des égouts, si la chose est nécessaire.

L'hon. M. CARVELL: L'honorable député a bien interprété mes paroles et si je mets les deux versions de l'affaire, la sienne et la mienne, l'une à côté de l'autre, on trouvera, je crois qu'elles ne diffèrent pas beaucoup. Il se peut que lui se serve des termes exacts de l'entente tandis que je ne fais, moi, que les paraphraser. D'après l'entente, la ville devait se charger des égouts; il ne peut y avoir aucun doute là-dessus. Il est très vrai que nous pourrions terminer les travaux en dépensant $2,000,000 de plus—il faudra au moins cela pour les terminer—et une fois cette dépense faite, et les travaux terminés, lorsque, après trois mois, nous trouverions que nous avions là un trou infect répandant la fièvre typhoïde et autres maladies, nous dirions: "Il faut enlever toutes ces constructions pour permettre à la ville d'installer ses égouts". Ce n'est pas là une méthode recommandable. Je serais très heureux de continuer ces travaux. Au mois de juillet dernier j'ai correspondu avec le maire de Québec. J'ai attiré son attention sur le fait que la ville n'avait pas rempli sa part de l'arrangement et je lui ai fait comprendre qu'à mon idée, nous ne pourrions pas continuer ces travaux sans régler, auparavant, la question des égouts. Mon honorable ami est, je crois, assez ingénieur pour comprendre ce qui arriverait à cet endroit, qu'il connaît très bien, et il sait le faible courant d'eau qui descend la rivière Saint-Charles, si nous construisions ce barrage en laissant un étang derrière. Malgré tout mon désir de continuer ces travaux, je n'en vois pas le moyen tant que la ville ne voudra rien faire. Si elle consent à faire ce qu'elle a promis nous pourrons peut-être commencer nos travaux en même temps; mais tant que nous n'avons pas l'assurance que la ville va remplir sa part de l'entente, nous n'avons pas, ce me semble, le droit de pousser ces travaux plus loin.

Quant au dragage, je ne puis croire que l'honorable député parle sérieusement. Malheureusement, c'est dans les opérations de dragage que le département des Travaux publics fait ses plus grosses dépenses, en proportion du travail obtenu. Le dragage se fait au moyen de machines, et un très petit nombre d'hommes peuvent faire fonctionner une drague fort dispendieuse. D'un autre côté, si nous construisons le barrage nous rehausserons de quinze pieds le niveau de l'eau formant ainsi un lac artificiel qui aura une profondeur de quinze pieds plus considérable qu'à l'heure actuelle. Mon honorable ami verra donc, s'il veut bien étudier la proposition, que le Gouvernement ne peut rien faire tant que la ville n'indique pas son intention de remplir sa part de l'entente.

M. PARENT: Les travaux ne seront pas terminés avant un certain temps. En attendant, si le Gouvernement reprend les travaux il pourra entrer en communication avec la ville.

L'hon. M. CARVELL: Je préfère que l'arrangement soit fait avant de commencer.

M. PARENT: L'entente dit clairement que le Gouvernement terminera d'abord ses travaux et qu'ensuite la ville accomplira ce qu'elle a promis. Voilà de quelle manière j'interprète le langage du contrat. Mon honorable ami paraît craindre que la construction au barrage suscite une épidémie de fièvre typhoïde ou d'autres maladies.

Je lui rappellerais qu'il n'y a pas seulement une digue, mais des écluses, à ériger; quand les travaux seront terminés il sera très facile de prévenir la typhoïde en ouvrant les écluses et laissant la rivière couler comme avant. J'appelle l'attention de mon honorable ami sur ceci surtout: qu'une forte somme d'argent a été dépensée à ces travaux, qui se détériorent dans leur état inachevé, et que de la sorte c'est de l'argent perdu. Si l'on procédait aux travaux, je crois que le pays y gagnerait à la longue.

M. McKENZIE: Il y a quelques années, un certain dragage fut fait à l'embouchure du port du Petit-Bras-d'Or. Je l'ai fait observer au ministre, je crois, l'an dernier. A-t-on fait quelque chose pour terminer l'ouvrage, à la suite de la discussion de l'affaire en Chambre?

L'hon. M. CARVELL: Je pense que rien ne fut fait.

M. McKENZIE: Un fort montant d'argent fut dépensé là, il y a quelques années, avec des résultats excellents. On a ainsi obtenu un port magnifique et un bon canal à l'embouchure du Bras-d'Or, c'est-à-dire presque un nouveau port. Le port y était déjà, mais il était traversé d'un obstacle. On l'a déblayé partiellement et l'on a obtenu une profondeur d'environ vingt-deux pieds du niveau de l'eau. Mais il y a des endroits, çà et là, qui n'ont pas été nettoyés; de cette facon, le canal est, sans doute, dangereux. La partie inachevée de l'ouvrage est relativement petite.

A ce sujet, j'appellerai l'attention du ministre sur ce qui suit. Une délégation de Sydney-Nord, formée du maire de la ville et du docteur Maclean, aborda le ministre, il y a environ six semaines, au sujet du dragage relativement faible fait à Sydney. Je n'ai pas su si quelque chose avait été fait ou non. La seule difficulté était d'obtenir la drague appropriée.

L'hon. M. CARVELL: L'an dernier, tout notre plan fut désorganisé par la perte de la drague "Cap-Breton". De plus, nous avions une drague pour travailler le long de la côte et continuer ensuite à Yarmouth; mais on nous demanda de construire la station aéro-navale de Sydney-Nord. La drague y fut transportée, et elle y demeura durant la dernière partie de la saison. Il y a maintenant une drague au Nouveau-Brunswick, outillée et prête à partir lundi matin pour aller faire une partie de ce travail. Elle doit aller à Sydney et au Bras-d'Or, ainsi qu'à Sydney-Nord. C'est notre intention, à moins qu'il arrive des événements que nous ne pouvons prévoir, d'exécuter durant cet été tout l'ouvrage auquel mon honorable ami a fait allusion.

M. McKENZIE: Où est la drague qui fonctionna à Sydney-Nord au service de la station d'hydroplanes? Est-elle encore à cet endroit?

L'hon. M. CARVELL: Oui, mais c'est une drague suceuse; le travail dont parle mon honorable ami nécessite une drague plongeuse. Il ne s'en trouve pas à cet endroit, mais il en ira une vers le début de l'été.

M. NICHOLSON (Algoma): Prévoit-on quelque chose au sujet du dragage au Petit-Courant? On anticipe que 150,000 tonnes de charbon seront transportées là cette saison. Mais, vu l'état du canal, les petits bateaux seuls peuvent aborder le quai. Les allèges qui transportent le charbon sur les lacs supérieurs ne peuvent rapporter de grosses cargaisons. S'il faut employer de tels bateaux, la difficulté d'avoir du tonnage sera accrue.

L'hon. M. CARVELL: Nous n'avons, sur les lacs, aucune drague pouvant servir aux travaux de Petit-Courant. Cela me fut signalé plusieurs fois l'an dernier. Mais il y a là un autre ouvrage que nous devons, je pense, terminer. Un très grave incendie se déclara là, il y a quelques mois; les quais furent brûlés. Bien que je ne puisse indiquer rien de précis, je crois que quelque chose devrait être immédiatement fait. Cela exigerait un déboursé assez considérable. Que l'on puisse exécuter tous les deux travaux à cet endroit important, cet été, je n'en suis pas sûr; mais on procédera à l'un ou l'autre. La chose signalée par mon honorable ami sera certainement discutée à l'élaboration des prévisions supplémentaires.

M. NICHOLSON (Algoma): Je ne voudrais pas porter le ministre à croire que

j'aie un seul instant proposé que le dragage l'emportât sur la reconstruction du quai, car celui-ci est d'utilité première. On ne saurait, là-bas, s'en passer.

Ponts et chemins, $309,000.

L'hon. M. FIELDING: Généralement, les ponts sont présumés sous la direction des pouvoirs locaux. Mais il semble exister quelques exceptions. Peut-être le ministre donnera-t-il très brièvement, pour chaque cas, une explication de l'imputation, sur le budget fédéral, des dépenses relatives à ces ponts.

L'hon. M. CARVELL: Le premier article traite du pont de Banff. Banff, comme le sait mon honorable ami, est une réserve fédérale connue sous le nom de Parc national, et dont tous les édifices publics sont aux soins du parlement fédéral.

J'ai inspecté moi-même le pont de Banff et je dis que l'on doit le reconstruire. C'est un pont ordinaire en acier qui suffisait probablement à la circulation lors de sa construction, il y a vingt ans, mais qui ne répond pas aux besoins actuels. Il y a énormément de touristes qui passent sur ce pont en été. Nous demandons 100,000 piastres, mais cela ne sera pas suffisant pour construire le nouveau pont. On a longuement discuté comment on devait le construire. Les gens insistent pour qu'on lui donne une certaine forme artistique; ils veulent, au lieu d'un pont en acier, un pont à arches, qui s'harmonise avec les autres édifices autour de cet important centre, comme l'hôtel du Pacifique-Canadien à Banff et autres. Après avoir examiné la demande, nous avons trouvé que si nous y accédions, cela entraînerait une dépense considérable. Nous avions d'abord pensé à un pont ordinaire en acier. Les ingénieurs préparent maintenant des plans pour une sorte de pont à arches en acier et béton combinés, qui suffira aux besoins de la circulation et satisfera en même temps les désirs des habitants de cette région. Le pont est aussi dans le parc national.

L'autre crédit est une contribution de 7,000 piastres que le Gouvernement fournit pour réparer le pont de la rivière Capilano. La Capilano se jette dans le goulet du Burrard et est située à l'ouest de la réserve indienne. Je ne suis pas tout à fait certain si nous avons dépassé la marque ou non, dans ce crédit, mais je n'ai pas accordé la subvention sans avoir personnellement inspecté le pont. Il appert que le département avait dragué, il y a deux ou trois ans, à la source de la rivière Capilano, et l'on prétend que cela a tellement changé le cours de la rivière que l'eau a rongé les piliers de ce magnifique pont, qui avait été bâti par la municipalité sur le tracé d'une grande route très importante. On est émerveillé, parfois, quand on regarde les splendides constructions élevées dans ces régions de l'Ouest, de la confiance que possèdent les gens. Il me semble que j'hésiterais avant de dépenser des sommes d'argent aussi considérables que celles qui ont été dépensées pour ces travaux dans l'Ouest. Néanmoins, on l'a construit, et une des piles de ce pont a été emportée par le courant. Les ingénieurs ont prétendu—et d'après ce que j'ai pu voir en l'examinant, je crois qu'ils ont raison—que le dommage a été causé, jusqu'à un certain point, par nos travaux. On a alors proposé de diviser les frais entre l'administration fédérale, la province et la municipalité. L'accord a été conclu, et, en réalité je crois que les travaux ont été faits et que ce crédit est destiné à payer notre part.

M. CROWE: Je croyais que les réparations du pont de Capilano coûterait environ 30,000 piastres; que la municipalité et la province offraient de contribuer 10,000 ou 11,000 piastres chacune et que le Gouvernement fédéral allait contribuer autant. La somme de 7,000 piastres ne sera pas suffisante pour couvrir un tiers des frais qu'entraînent ces réparations.

L'hon. M. CARVELL: Le crédit suivant a trait à la réparation du pont d'Edmonton. C'est une petite somme de 1,200 piastres. Il appert qu'il y a plusieurs années le Gouvernement a construit le pont à bas niveau sur la Saskatchewan, à Edmonton, et ce crédit est destiné à payer les dépenses de réparation.

Le crédit suivant est de 2,500 piastres pour le pont interprovincial à Matapedia. Il s'agit de refaire la plateforme en bois du pont. Les travaux ont été donnés à l'entreprise. L'entreprise n'avait été adjugée que l'an dernier, et comme les entrepreneurs prétendaient que, vu la difficulté de se procurer de la main-d'œuvre, ils ne pourraient pas terminer les travaux dans le délai fixé, nous leur avons donné le droit de prolonger les travaux jusqu'au premier juin. Je ne sais pas si les travaux ne sont pas terminés actuellement.

On demande ensuite 120,000 piastres pour un nouveau pont entre Ottawa et Hull pour remplacer le pont Union actuel qui traverse l'Ottawa juste au-dessous de la chute des Chaudières. Il y a beaucoup de choses à Ottawa qui nécessitent des dépenses publiques, mais qui, naturellement, ne seraient pas to-

lérées ailleurs au Canada, et ceci en est une. Je ne sais pas comment c'est arrivé, mais il y a nombre d'années, le Gouvernement fédéral a construit un pont sur l'Ottawa juste en dessous des chutes. Il convenait parfaitement à la circulation qui se faisait à cette époque-là; mais les gens d'Ottawa et de Hull voulaient un tramway électrique. On fit circuler le tramway sur le pont, et ensuite les gens vinrent dire: "Ce pont ne suffit plus pour supporter la ligne de tramway; construisez-en un autre". C'est une proposition bizarre, que si j'avais fait une semblable demande dans le Nouveau-Brunswick, on m'aurait traité de fou et l'on aurait eu raison. J'ai refusé de payer la totalité des frais de la construction. Le résultat des négociations que nous avons entamées avec les provinces de Québec et d'Ontario a été qu'elles consentent à contribuer chacune une somme de 40,000 piastres et le Gouvernement fédéral payera le reste.

Notre quote-part sera d'environ $40,000. Le prix de construction stipulé au contrat est de $110,000 et il y aura, naturellement, quelques dépenses supplémentaires qui en porteront le coût presque à $40,000 pour chacune des deux provinces, et ainsi nous construirons un pont d'une force suffisante pour tout le trafic.

M. SINCLAIR (Guysborough): Faut-il voter la somme entière?

L'hon. M. CARVELL: Oui, il nous faut toute cette somme. Nous passons un marché avec la compagnie de ponts du Dominion, puis nous recevons $80,000 en remboursement, soit $40,000 des provinces de Québec et d'Ontario respectivement. Il nous faut donc voter la somme entière, pour exécuter le marché passé avec la compagnie de ponts du Dominion.

L'article suivant est affecté au pont de Témiscaming-Nord. Il s'agit ici d'un pont qui traverse non pas une rivière interprovinciale, mais une rivière située à moins d'un demi-mille de la frontière, et ainsi, ce pont traverse pour ainsi dire une rivière interprovinciale. Cette rivière se rapproche tellement d'un cours d'eau interprovincial qu'on a jugé convenable que le gouvernement fédéral supportât sa quote-part des frais. Ce crédit est affecté à la superstructure et à quelques minimes réfections de la substruction. Ici, la province de Québec paie $15,000. On a demandé des soumissions; l'entreprise a été adjugée il y a quelque temps, au prix de 75,000 ou 80,000 dollars, et le pont sera terminé à brève échéance.

L'autre crédit de $7,000 est destiné à l'entretien des abords des ponts à Ottawa. C'est encore là une des choses étonnantes qu'on voit ici, mais la coutume est établie de si ancienne date, à Ottawa, qu'elle fait presque loi aujourd'hui, et il faut bien s'y conformer.

L'autre item se rattache aux réfections de ponts au Portage-du-Fort, puis il y a une petite somme consacrée à l'amélioration de la route riveraine, à Saint-Andrews, au Manitoba.

M. PROULX: A mon regret, il ne figure pas, ici, de crédit affecté au pont entre Hawkesbury et Grenville. On avait décidé de construire ce pont, avant la guerre; on avait demandé des soumissions et adopté un décret du conseil adjugeant l'entreprise au moins enchérisseur; mais la déclaration de guerre eut lieu presque immédiatement et les travaux furent ajournés. J'espérais que les travaux seraient repris après la guerre, mais il ne figure pas, ici, de crédit dans ce but. J'espère qu'on portera un crédit au budget supplémentaire.

L'hon. M. CARVELL: C'est à bon droit que l'honorable député affirme qu'on a demandé des soumissions et adopté un décret du conseil, mais si je ne me trompe, le contrat n'a pas été signé. C'était environ une semaine ou deux avant la déclaration de guerre, et tout en demeura là. Quand je pris la direction du département, naturellement, l'affaire avait pour ainsi dire cessé d'exister. Si je n'ai pas inséré de crédit en ce sens dans mon budget de cette année, c'est que je pensais, à bon droit, qu'il faudrait attendre que le système de routes nationales adopté par le gouvernement fédéral et par les provinces fût définitivement réglé; car, on en conviendra, nous ne saurions construire un pont de 500,000 dollars et davantage, sur la rivière Ottawa, avant de savoir si cet ouvrage fera partie de la grande route de Montréal à Ottawa. J'ai des idées très arrêtées sur cette question et j'ai à cœur de voir une superbe route nationale se construire de Montréal à Ottawa. Il me semble incompréhensible que la capitale du Canada, en ce qui concerne la locomotion automobile, soit isolée du reste du monde. Il faudrait un courage surhumain pour essayer de sortir d'Ottawa en automobile.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): C'est impossible.

L'hon. M. CARVELL: J'en conviens. Si les employés de chemins de fer déclaraient

la grève, il faudrait bien se servir d'aéroplanes, puisqu'il est impossible de sortir d'Ottawa en automobile. Je voudrais voir construire une grande route d'Ottawa à Montréal, et une autre d'Ottawa au fleuve Saint-Laurent, ce qui nous permettrait d'aller aux Etats-Unis et dans l'Ouest. Mais tant que la question ne sera pas réglée, il y a bien lieu d'hésiter, avant de se décider à construire un pont de Hawkesbury ou de Vaudreuil. Que l'honorable député de Prescott (M. Proulx) ne pense pas que je cherche à enlever ce pont à Hawkesbury; seulement, il faut attendre qu'on ait décidé la question du tracé de la grande route à construire, et cette question une fois réglée, l'Etat pourra légitimement prêter son concours financier à la construction d'un pont sur la rivière Ottawa.

L'hon. M. FIELDING: Existe-t-il un principe bien arrêté touchant les ponts interprovinciaux et le concours financier des provinces et des municipalités à cet égard?

L'hon. M. CARVELL: Il y a un principe bien arrêté. Seulement, il figure une disposition dans la loi de l'Amérique britannique du Nord...

L'hon. M. FIELDING: Je ne le crois pas.

L'hon. M. CARVELL: J'avais cette opinion, mais je peux me tromper.

L'hon. M. FIELDING: Je ne dois pas contredire mon honorable ami.

L'hon. M. CARVELL: Et je ne veux pas non plus contredire mon honorable ami, mais c'est facile de régler la question.

L'hon. M. FIELDING: Voici la raison pourquoi je m'imagine qu'il n'existe pas de disposition semblable. Il y a bien longtemps, quand j'avais à m'occuper des affaires de la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement fédéral ne voulait pas contribuer pour un sou à la construction d'un pont interprovincial, mais nous a laissé payer un droit sur le pont quand nous nous sommes procuré les matériaux. Mais les choses ont un peu changé depuis lors et je suppose qu'il y a une entente meilleure.

M. PROULX: L'Ontario et le Québec contribuent pour une partie du coût de ce pont qui est interprovincial, tandis que le pont à Sainte-Anne et Vaudreuil ne pourrait pas être provincial. Il est à mi-chemin entre Ottawa et Montréal. La nature a prévu son emplacement et il repose sur une fondation de roc ferme.

[L'hon. M. Carvell.]

L'hon. M. CARVELL: Je ne peux pas dire qu'il y ait rien d'arrêté à propos de ces questions. Je prends les choses simplement comme je les trouve et je n'ai pas encore demandé de crédits pour aucun pont interprovincial ou international. Les ponts internationaux sont prévus naturellement par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et j'étais sous l'impression qu'il en était ainsi pour les ponts interprovinciaux.

L'hon. M. FIELDING: C'est possible.

L'hon. M. CARVELL: Même dans ce cas, je suis parfaitement d'avis avec mon honorable ami que c'est une affaire très risquée à entreprendre. Je dois profiter de cette occasion pour faire remarquer qu'on a fait un nombre étonnant de demandes au gouvernement fédéral, depuis la signature de l'armistice, pour dépenser les deniers publics sur toute sorte de projets. J'admire parfois l'esprit d'invention de ces hommes qui conçoivent ces projets. Depuis quatre ou cinq mois, je crois qu'on m'a demandé de dépenser cent millions de dollars dans toute espèce d'entreprises. Chaque jour, il s'en produit un certain nombre.

Aujourd'hui est une des journées les plus faibles, mais le montant est presque d'un million. On nous demande aujourd'hui de dépenser de l'argent pour des entreprises auxquelles on n'aurait pas songé il y a cinq ou six ans. La seule explication que je puisse en donner, c'est que depuis quatre ans et demi le Gouvernement a dépensé des sommes énormes et a été pratiquement le trésorier du pays. Les gens ont vendu des marchandises au Gouvernement et ont reçu des chèques sans s'inquiéter de rien et ils se sont faits à l'idée que le Gouvernement devait agir comme trésorier. Je ne pense pas que le peuple s'imagine que nous n'avons qu'à tourner une manivelle à Ottawa pour moudre nos billets ou que nous avons une voûte inépuisable remplie d'or et que tout ce que nous avons à faire, c'est de plonger dedans avec une drague à cuiller et de le rejeter au dehors. Quelques gens doivent avoir une conception de ce genre ou ils ne feraient pas de pareilles demandes au Gouvernement. Mais je m'écarte du sujet des ponts interprovinciaux; toutefois, je ne sais pas où nous allons aborder si quelqu'un n'applique pas les freins et si nous ne revenons pas aux sains principes des affaires en déclarant que nous ne dépenserons de l'argent que pour certains travaux publics réellement nécessaires.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis tout à fait de l'avis du ministre au sujet de l'isolement d'Ottawa du reste du pays et je trouve qu'il est extraordinaire que la capitale du Dominion soit ainsi isolée. Nous ne sommes pas isolés au point de vue des chemins de fer, car Ottawa est un assez important centre de chemins de fer. Mais, si vous sortez d'Ottawa en automobile, quand vous êtes arrivés à un certain rayon, vous ne pouvez pas aller plus loin. Il me semble que la politique des bonnes routes a fait d'assez grands progrès dans toutes les parties du monde et spécialement aux Etats-Unis pour que les gouvernements provinciaux d'Ontario et de Québec prennent des mesures afin que l'on puisse avoir des transports par bonnes routes à partir d'Ottawa vers l'est et l'ouest. J'apprends que le gouvernement de Québec a décidé d'établir une nouvelle route entre Montréal et Ottawa. Je ne suis pas libre de dire si elle passera sur la rive sud ou la rive nord de l'Ottawa, mais le premier ministre a déclaré, en ma présence, il n'y a pas longtemps, qu'il ne comprenait pas pourquoi il n'y aurait pas d'aussi bonne communication par route entre Ottawa et Montréal, par exemple, qu'il y en a entre Montréal et Québec. La politique des bons chemins adoptée par le gouvernement de Québec, il y a huit ou neuf ans, a produit indubitablement d'excellents résultats dans notre province. Elle a attiré un grand nombre de touristes et a amélioré les hôtels de notre pays. Elle a procuré au cultivateur, comme à l'habitant des villes, une source de confort et pour le cultivateur en particulier une source de richesse. Pour revenir à Ottawa, il est incroyable que cette ville soit isolée comme elle l'est.

Je ne parle pas pour moi. A titre d'humble membre de la gauche, je ne puis me réclamer des privilèges dont jouissent mes collègues de la droite. Je ne possède pas d'automobile, mais je n'en soutiens pas moins que la capitale du Canada devrait avoir d'excellents moyens de communication sur toute la ligne. En considération du programme de la réfection des routes dont on a commencé l'exécution dans toutes les provinces progressives, il n'est pas juste que la capitale fédérale reste isolée des autres parties du pays.

Lignes télégraphiques et téléphoniques en Nouvelle-Ecosse et île de Pictou.—Câble téléphonique, $5,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désire féliciter le ministre pour s'être décidé à prendre des mesures afin de mettre l'île de Pictou en communication avec le reste du Dominion. L'île de Pictou s'élève dans le détroit de Northumberland, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. L'île a une superficie assez étendue et elle est habitée par une population écossaise robuste, et si jamais mon honorable ami met le pied là-bas, je suis convaincu qu'il y sera l'objet d'une véritable réception de montagnards.

Ces gens n'ont jamais eu l'avantage de posséder des moyens de communication avec la terre ferme; je suis donc très heureux de constater que le ministre a pris des mesures dont le besoin se faisait sentir depuis longtemps. Un de mes amis, le révérend Allan Simpson, un ministre presbytérien à sa retraite, domicilié à New-Glasgow, est allé exercer le ministère sur l'île de Pictou, l'année dernière, et il s'est rendu compte de la situation isolée qu'occupent ces pauvres insulaires. Il a observé que les habitants n'avaient pas de communications téléphoniques avec la terre ferme et qu'ils se trouvaient dans une pénible situation en cas de maladie ou d'urgence de se mettre en relation avec le monde extérieur. Il s'est donné beaucoup de peine pour intéresser l'opinion publique afin d'obtenir des communications téléphoniques entre l'île et la terre ferme.

Je suis donc convaincu que le vieux pasteur se réjouira à la nouvelle que le ministre prend les mesures nécessaires pour combler cette lacune.

Le câble, lorsqu'il sera terminé, sera une grand avantage pour la population de l'île de Pictou, tant au point de vue des affaires qu'au point de vue des relations sociales qu'ils pourront nouer avec le reste du pays. On m'assure que le Gouvernement a une certaine quantité de fils à sa disposition, de sorte que l'entreprise sera menée à bien sans qu'il en coûte beaucoup au Trésor public. J'ose espérer que la pose du câble sera commencée sans délai et que les habitants de l'île pourront jouir des avantages qu'il est destiné à leur procurer dès la présente saison.

L'hon. M. CARVELL: Je suis en mesure de dire à mon honorable ami que chaque crédit inscrit sur le budget, cette année, a été porté après mûre délibération. Lorsque je prie le Parlement de voter une somme de 5,000 piastres pour la pose de ce câble, c'est que j'entends le faire poser, c'est-à-dire si le "Tyrian" est en état de prendre la mer, car il est en réparation depuis plus d'un an. Quand il reprendra le service, il est possible que l'équipage exige des salaires plus élevés. Les membres de l'équipage ont été retenus au ser-

vice du département à ne rien faire; je ne sais pas, toutefois si, oui ou non, le navire sera en état de reprendre la mer. Quoi qu'il en soit, nous avons l'intention de poser le câble en question. J'approuve tous les éloges que mon honorable ami décerne à la population de l'île, quant aux excellentes qualités qu'elle possède. Je crois que c'est une bonne population. Je me demande, toutefois, si c'est bien de cette île dont mon honorable ami m'a parlé, l'été dernier; il m'a raconté qu'un insulaire, un brave Ecossais fort économe, avait changé 300 ou 400 piastres de bon argent contre du papier blanc. Un habile escroc était allé faire des victimes là-bas. Si c'est le cas, je suis d'avis qu'ils ont besoin d'un téléphone, afin de les réveiller.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le département devra prendre certaines précautions pour la pose de ce câble, afin de prévenir les accidents que la glace pourrait causer en hiver. Je ne connais pas grand'chose au sujet de la pose des câbles sous-marins, mais j'ai entendu dire que l'on devrait faire certaines explorations préliminaires, afin de choisir le meilleur endroit, de façon à ce que le câble ne soit pas coupé par les glaces dans le cours de l'hiver.

M. McKENZIE: Je suis peiné d'entendre le ministre faire une si mauvaise réputation au "Tyrian". Ce navire doit avoir fréquenté de très mauvaises compagnies depuis son départ de Sydney.

L'hon. M. CARVELL: C'est là qu'il a commencé à se démoraliser.

M. McKENZIE: Pas du tout. A cette époque, le "Tyrian" était un navire respectable; il était toujours là lorsqu'il avait une tâche à accomplir. Cependant, certains mauvais génies se sont mis dans la tête qu'Halifax était le centre du globe terrestre et que tout devait graviter autour de cette ville. Aussitôt après le changement de gouvernement, on a fait revenir le "Tyrian" du port de Sydney-Nord à Halifax et il va sans dire que depuis cette époque, ces mauvais génies ont utilisé le navire uniquement pour servir leurs fins.

L'hon. M. CARVELL: N'est-il pas vrai que mon honorable ami, il y a quelques années, enleva ce navire du port d'Halifax?

M. McKENZIE: Le navire était à la recherche d'un port sûr; or, comme le port de Sydney est le meilleur au monde et que le "Tyrian" était un étranger, nous l'avons accueilli à bras ouverts. Cependant, le navire a été égaré par les mauvaises influences d'Halifax. Pour moi, la cause de toutes les difficultés, ce n'est pas tant le "Tyrian" que les gens qui essaient de faire plus d'argent qu'il ne faudrait avec le navire. Il est commandé par un bon capitaine et il a un équipage de premier ordre, de sorte que je ne puis m'expliquer les difficultés que le département éprouve. Je crois sincèrement qu'il y a aux environs de la ville d'Halifax des gens qui aiment tellement à faire de l'argent facilement qu'ils essaient de découvrir quelques avaries au navire, et ils font durer les réparations aussi longtemps qu'ils le peuvent.

L'hon. M. CARVELL: Lorsque sera dégréé le "Tyrian", je verrai à ce qu'il ne soit plus mis en service; je n'entends point en effet prêter les mains à une dépense de 60,000 piastres par année pour un bateau qui ne rend aucun service. De toutes les choses inutiles dont j'aie jamais entendu parler, celle qui l'est le plus, c'est le "Tyrian". C'est un petit bateau qui n'a jamais rien valu. Il n'a coûté que 20,000 piastres à ceux qui l'ont acheté, et il coûte aujourd'hui au Gouvernement un million. Quand je pense aux téléphones et aux télégraphes possédés par l'Etat, le sang bout dans mes veines. Cette affaire du "Tyrian" est un exemple de ce que nous dépensons.

L'hon. M. LEMIEUX: Si vous maintenez un service de câbles comme nous en avons un dans le golfe Saint-Laurent, comment ferez-vous sans un bateau?

L'hon. M. CARVELL: Je voudrais me débarrasser de ce bateau et le remplacer par des stations radiographiques. Voici une somme de 60,000 piastres que nous dépensons chaque année pour un bateau dont les services ne durent guère plus de deux mois dans l'année. La faute en est peut-être aux agents de l'administration à North-Sydney ou à Halifax, mais c'est une chose que je ne souffrirai pas tant que j'aurai mon mot à dire à cet égard, et nul ministre des Travaux publics ne devrait la supporter. Il faudrait nous résoudre à y mettre des bornes.

L'hon. M. LEMIEUX: N'avez-nous pas dans tout le golfe des stations de télégraphie sans fil?

L'hon. M. CARVELL: Oui, en assez grand nombre.

L'hon. M. FIELDING: En attendant, plusieurs câbles sont brisés, et le commerce demande à grand cri qu'on les répare. Si le "Tyrian" ne le peut faire, quelles dispositions le ministère a-t-il prises pour résoudre la difficulté?

L'hon. M. CARVELL: Nous avons pu, l'année dernière, venir à bout de ce travail en nous servant d'alléges pour de petits ouvrages. Le "Lady-Laurier" est, je crois, un bateau susceptible d'être aménagé pour y recevoir un appareil de pose des câbles, et cet appareil est déposé à Halifax. Que la chose puisse se faire ou non, le "Tyrian" devra être abandonné. Si pour nous débarrasser des câbles, il faut adopter la télégraphie sans fil, nous le ferons. Quant aux îles Madeleine, je crois que le câble pourra être absolument aboli, et nous pourrions ne plus compter que sur le sans-fil. Il en sera de même de l'Anticosti où, pendant l'été, fonctionne un appareil de télégraphie sans fil, dont le service est interrompu l'hiver. Je ne vois pas pourquoi cette interruption. Il y a l'île Pictou, Scatari, l'île Deer et le Grand-Manan, à la hauteur du Nouveau-Brunswick, d'autres aussi, où il faut maintenir les communications par câble; mais nous pouvons nous en dispenser si, pour maintenir ce vaisseau, il est nécessaire de dépenser 60,000 piastres par an.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que l'avantage des câbles sur le sans-fil ne consiste pas en ce que l'on peut utiliser les câbles pour les messages téléphoniques?

L'hon. M. LEMIEUX: Il est aisé de dire que l'on voudrait se défaire du "Tyrian", et peu m'importe que le ministre se serve du "Tyrian", du "Lady-Laurier" ou de tout autre bateau, mais les câbles sont là et, à moins de posséder un système parfait de stations radiographiques, on ne peut abolir les câbles aussi aisément que le pense mon honorable ami, puisque l'intérêt de la navigation demande qu'on les maintienne. Mon honorable ami a parlé des îles de la Madeleine, lesquelles sont isolées de la terre ferme pendant quatre ou cinq mois de l'année. Vous avez là le rocher aux Oiseaux qui fait partie du groupe des îles Madeleine. C'est la première station que les marins aperçoivent en remontant le fleuve. Elle est reliée par câble à ce groupe d'îles et au Cap-Breton. La station repose sur le roc. Vous avez ensuite l'île Brion, la première que Jacques Cartier ait vue quand il découvrit le fleuve Saint-Laurent. A moins d'établir une chaîne complète de stations radiographiques, il faut, pour les besoins de la navigation, maintenir ces câbles. Si vous pouvez les remplacer, je ne m'y oppose point. Je ne connais rien du "Tyrian", mais je sais, par exemple, que, par suite des gros temps auxquels le golfe est exposé, il arrive très souvent que le câble se brise. J'ai eu moi-même nombre de difficultés provenant de ce que, pendant des semaines, je ne pouvais, l'hiver, communiquer avec mes électeurs parce que le câble était brisé et ils attendaient le retour du "Tyrian" au printemps pour le réparer. Je ne sais ce que fera mon honorable ami, mais il ne doit pas oublier que la navigation maritime est intéressée à l'entretien de ces câbles.

L'hon. M. FIELDING: De même que mon honorable ami (M. Lemieux), le "Ty- de bonne politique d'abandonner les câbles m'intéressent. J'ai eu l'occasion de savoir que deux câbles se sont rompus et ont attendu pendant des mois que l'on vînt les réparer.

On les a signalés au ministre, et si le "Tyrian" ne peut faire les travaux on devrait aviser à d'autres moyens. Il peut être de bonne politique d'abandonner les cables et d'y substituer la radiotélégraphie, ce à quoi je n'ai aucune objection, mais dans l'intervalle, j'espère que mon honorable ami fera tout ce qu'il pourra pour remédier à l'état de choses que je lui ai signalé.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je voudrais dire un mot de ces stations de radiotélégraphie. Elles sont, pour le grand nombre, à des endroits isolés et il y a un fort grand nombre de postes, ce qui nécessiterait l'emploi d'un télégraphiste de jour et de nuit et entraînerait de la dépense. Je me souviens que la chose a été discutée au long devant la Chambre il y a quelques années.

Le grand avantage des câbles consiste en ce que tout le monde peut s'en servir pour les téléphones. En l'absence du télégraphiste, on pourrait se servir du câble comme de radiotélégraphe. Je n'ai aucun intérêt particulier à ce sujet, si ce n'est le bien général. Je crois que ce serait manquer de prévoyance que de priver ces gens de leurs stations de câble.

L'hon. M. CARVELL: Je suis parfaitement d'accord avec tout ce que l'on a dit. Je n'ai pas l'intention de priver qui que ce soit du service. Dans la plupart des cas, il n'y a pas de communication téléphonique. On compte entièrement sur le télégraphe.

L'hon. sir SAM HUGHES: On pourrait l'établir sans difficultés.

L'hon. M. CARVELL: Il vous faudrait poser un nouveau câble, parce qu'on ne pose pas de circuits téléphoniques en même temps que ces câbles. Le télégraphe n'a qu'un seul fil alors que le téléphone exige un circuit.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ce sont exactement les mêmes.

L'hon. M. CARVELL: Si mon honorable ami veut bien aller aux renseignements, il verra qu'un seul fil ne le conduirait pas bien loin. Il est vrai que le réseau du Gouvernement est presque tout d'un seul fil, mais c'est un système démodé. Lorsque vous aurez à installer un réseau téléphonique, il vous faudra avoir deux fils. Je conçois très bien qu'il faut protéger la navigation, et je crois que plusieurs de ces câbles doivent être maintenus.

L'hon. M. LEMIEUX: Les navires peuvent être annoncés longtemps avant leur arrivée.

L'hon. M. CARVELL: Oui. Cela peut se faire par radiotélégraphie dans bien des cas. J'en aurai plus long à dire sur cette question lorsque nous en serons à une autre partie du budget. Je ne suis pas disposé à perdre 60,000 ou 500,000 piastres par année pour le maintien d'un système de téléphone ou de télégraphe lorsque nous pouvons nous en dispenser sans subir cette perte. Je considère la chose au point de vue affaire.

Saskatchewan et Alberta.—Ligne de la rivière de la Paix. — Bureau et habitation à Grande-Prairie, $4,000.

M. DOUGLAS (Strathcona): Ne pourrait-on pas se passer de ces lignes télégraphiques dans la région septentrionale maintenant, que le chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan est construit jusqu'à Grande-Prairie?

L'hon. M. CARVELL: Pour ce qui est des lignes télégraphiques dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta le gouvernement n'a pas besoin de dépenser un seul dollar de plus; cependant, je vais peut-être trop loin. Il y a un ou deux endroits où la ligne doit être maintenue, entre la rivière de l'Esprit et Grande-Prairie, comme par exemple, jusqu'à l'ouest de Hudson-Hope, car il n'y a pas encore de voie ferrée à cet endroit. Puis, il y a encore 15 ou 20 milles à maintenir aux environs de l'extrémité occidentale du petit lac de l'Esclave. Il y a aussi 10 ou 12 milles dont l'entretien est nécessaire dans la Saskatchewan. A part cela, tout le reste pourrait être cédé à une société, et je suggérerais de le passer à la compagnie Great Northwestern Telegraph, vu que cette ligne appartient aujourd'hui à l'Etat, et de lui en laisser l'exploitation à titre d'entreprise commerciale, ou on pourrait la passer au chemin de fer Edmonton-Dunvegan étant donné que leur ligne se trouve parallèle à la nôtre.

[L'hon. M. Carvell.]

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi faut-il déblayer les forêts lorsque vous pouvez vous servir de l'emplacement de la voie du chemin de fer?

L'hon. M. CARVELL: Bien que parallèle au chemin de fer, notre ligne s'en éloigne à maints endroits et il faut abattre les arbres.

Colombie-Anglaise.—Lignes télégraphiques et téléphoniques de la terre ferme.—Réparations générales et améliorations, $10,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien de milles avons-nous sur la terre ferme en Colombie-Anglaise?

L'hon. M. CARVELL: Nous avons, dans le nord de la Colombie-Anglaise, plusieurs lignes télégraphiqes qu'il faut maintenir, car c'est le seul moyen de communication que la population ait avec le monde extérieur. La ligne du Yukon va d'Ashcroft jusque près de Dawson. Laissant le cours du Fraser elle touche le Grand-Tronc du Pacifique à Fort-Francis, peu de distance à l'ouest de Prince-George.

Depuis cet endroit jusqu'à Hazelton, elle longe, pour ainsi dire, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Des arrangements ont été conclus au sujet de cette ligne. L'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas de raison d'entretenir tous deux des lignes télégraphiques qui font double emploi sur une distance de deux cents milles.

Entre Hazelton et Prince-Rupert, il y a aussi une ligne parallèle à celle du Grand-Tronc-Pacifique. On devrait la remettre à la compagnie de chemin de fer. Lorsque le Vancouver-Great-Eastern sera construit jusqu'à Prince-George, une grande partie de ligne d'Hazelton à Fort-Frances pourra lui être remise, mais à l'heure qu'il est, il nous faut l'entretenir. l'Etat doit maintenir celle qui relie Hazelton à Dawson. Il a beaucoup été question de communications par le télégraphe sans fil entre ces endroits. Elles sont possibles depuis Atlin jusqu'à Fort-Francis, mais de là à Dawson, il faudrait une ligne terrestre.

Dans la partie méridionale de la Colombie-Anglaise, c'est tout différent; il s'agit purement d'une ligne téléphonique. Cependant, je ne veux pas traiter ce sujet à l'occasion de ce crédit; la Chambre devrait l'étudier avec beaucoup de soin. Nous ne pourrions pas trancher ce problème en une nuit ou une semaine, ni probablement en une année. Il devrait être exclusivement envisagé à un point de vue pratique.

Divers.—Division de l'architecte.—Appointements des architectes, commis des travaux, inspecteurs, dessinateurs, commis et messagers du service extérieur, $60,000.

L'hon. M. CARVELL: Ce sont là des services qui sont maintenus tous les ans, la division de l'architecture, les appointements des architectes, dessinateurs, commis, managers, et le reste. Il s'agit des hommes que nous employons dans le service extérieur pour des fins d'inspection et autres.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): Le département retire-t-il des recettes de la construction des immenses réservoirs du haut de la rivière Ottawa?

L'hon. M. CARVELL: Non.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): Ces grands barrages réglant le débit des eaux de l'Ottawa, plusieurs milles de terrains pourraient en retirer des avantages, mais il semble que les barrages sont maintenus pour le bénéfice exclusif de certaines usines de la Chaudière et de Deschênes, ainsi que des environs, tandis que les usines du haut de l'Ottawa, c'est-à-dire dans la zone des estacades, peuvent rester presque à sec. On songe probablement à protester, mais ce sont les grandes usines d'Ottawa et des environs qui retirent 98 pour 100 des avantages. Quant à moi, je suis d'avis qu'il serait bien raisonnable que les usines d'Ottawa et des environs contribuent à l'entretien de ces améliorations.

L'hon. M. CARVELL: On croirait naturellement qu'un emmagasinage des eaux qui profite à une usine située quelque part sur l'Ottawa profite aussi aux usines situées à d'autres endroits de la rivière. Toutefois, il peut y avoir des circonstances que j'ignore.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): Il y en a.

L'hon. M. CARVELL: Il est incontestable que ces ouvrages ont été établis dans le dessein de régler le débit des eaux de l'Ottawa, et il est aussi incontestable qu'ils ont merveilleusement aidé à la production des forces hydrauliques à Ottawa et en d'autres lieux le long de la rivière. Ceux qui s'intéressent à l'utilisation de l'énergie hydraulique de la Chaudière m'ont appris que ces ouvrages ont presque doublé le rendement de leurs usines électriques dans les environs de cette ville.

Bien que nous ne retirions pas de recettes de ces ouvrages—et je me demande si l'Etat devrait les entreprendre—il n'y a aucun doute qu'ils sont ce qu'il faut à toutes les parties du pays. Je voudrais qu'il fût possible que l'autorité compétente, quelle qu'elle soit, puisse en établir de semblables partout au Canada. Je suis fortement en faveur de la production des forces hydrauliques, et la seule manière de l'augmenter, c'est au moyen de réservoirs.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le gouvernement a-t-il juridiction?

M. CAHILL: Oui.

L'hon. sir SAM HUGHES: Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il y a plusieurs de ces réservoirs. Bien qu'ils relèvent du ministère des Chemins de fer et des Canaux, j'appelle l'attention du ministre des Travaux publics sur la pratique de maintenir l'eau à six pouces au-dessus du niveau prescrit par la loi. Je me demande si le Gouvernement nous fournirait un peu de dynamite pour nous permettre d'abaisser l'eau au niveau voulu.

L'hon. M. CARVELL: Voilà un grief qui paraît résulter de l'établissement de tous ces barrages. J'ai reçu des plaintes du Témiskamingue et de North-Bay.

L'hon. sir SAM HUGHES: De partout.

L'hon. M. CARVELL: Je crois que les préposés ont trop de travail et n'ont pas assez de temps pour ouvrir les vannes de décharges et surveiller les barrages.

L'hon. sir SAM HUGHES: Lorsque l'on désire régulariser le niveau de l'eau, des signaux à cet effet sont envoyés d'Ottawa et de Peterborough. Je me propose de m'occuper de la chose d'une autre manière auprès du ministère des Chemins de fer et des Canaux, pour ce qui intéresse ma circonscription, et de voir s'il n'y aurait pas moyen de remédier à ces griefs. Le contrôle s'effectue toujours à l'avantage des gros industriels, ici à Ottawa, à Peterborough et à d'autres endroits.

L'hon. M. CARVELL: J'ai reçu, il y a deux jours seulement, une plainte au sujet des travaux de North-Bay. Mais cette plainte ne fait que ressortir que les gens ne sont plus raisonnables, car depuis quelques semaines toutes les aiguilles à pertuis ont été enlevées du barrage de North-Bay, et l'on me dit que l'eau s'échappe plus facilement aujourd'hui qu'avant les travaux.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il s'agit de la rivière des Français?

L'hon. M. CARVELL: Oui. Mais nous avons eu de très fortes pluies et l'eau des lacs est très haute; mon honorable ami se

souviendra aussi que les derniers mois de l'an dernier ont été très pluvieux.

L'hon. sir SAM HUGHES: On n'a pas laissé l'eau s'échapper lorsqu'elle était haute, et il en est résulté des inondations lorsque les pluies ont continué.

Monument au roi Edouard VII, $5,000.

L'hon. sir SAM HUGHES: Qu'est-ce que cet article?

L'hon. M. CARVELL: Ce crédit est renouvelé depuis plusieurs années. L'entreprise a été adjugée, mais rien n'a été fait.

Monument à sir Wilfrid Laurier, $25,000.

L'hon. sir SAM HUGHES: Combien a coûté le monument de sir John Macdonald?

L'hon. M. CARVELL: Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question. Je m'en informerai.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est inutile.

L'hon. M. CARVELL: Il n'y a rien de fait; on ouvre le crédit seulement.

Galerie nationale du Canada, $10,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suppose que par la Galerie nationale on entend cet édifice?

L'hon. M. CARVELL: Non, ce crédit n'est pas dans le but de l'appliquer à cet édifice. C'est presque entièrement pour le personnel de la Galerie nationale.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 26 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. sir THOMAS WHITE: Le rapport du ministère du Travail pour l'exercice expiré le 31 mars 1918.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

[L'hon. M. Carvell.]

LE "PRINCESS".

M. FAFARD demande:

1. Quel bateau remplace le vapeur "Princess"?
2. Qui en a été nommé capitaine et sur quelle recommandation?
3. A quelle date a-t-il été nommé?
4. Combien d'années de service avait-il comme capitaine?
5. Quels sont les noms de ceux qui ont demandé ce poste et quel était le nombre d'années de service de chacun d'eux comme capitaine?

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

1. Le "C.-G.-S. Loos".

2. Le 5 mai 1919, la commission du service civil nomma Wm Tremblay.

3. Son certificat de capitaine porte la date du 8 avril 1915.

4. Il n'y a pas de renseignements là-dessus au ministère des Affaires navales. C'est la commission du service civil qui a fait la publicité relative à cette position.

LE DOCTEUR O. B. KEDDY.

M. d'ANJOU demande:

1. O. B. Keddy, de Windsor, comté de Hants, médecin, a-t-il de façon quelconque été à l'emploi du ministère de la Milice du Canada, ou attaché aux troupes expéditionnaires britanniques stationnées à Windsor, comté de Hants, pendant la guerre?
2. Dans l'affirmative, en quelle qualité était-il engagé, quel travail exigeait-on de lui, combien de temps était-il censé donner à ce travail, que lui donnait-on par jour, et quelle somme totale a-t-il reçue?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): 1 et 2. Oui; il a été employé en qualité de médecin pour examiner les recrues de l'armée impériale et des troupes de construction de chemins de fer. Moins de cinquante hommes, $1 chacun; de cinquante à cent hommes, $2 par jour; de cent à cent cinquante hommes, $3 par jour; plus de cent cinquante, $4 par jour. Le docteur Keddy a reçu la somme totale de $1,436.44 dont $607 ont été versés pour l'examen de recrues de l'armée impériale. On demande au gouvernement impérial de rembourser cette dernière somme.

AIDE AUX ROUMAINS.

L'hon. sir SAM HUGHES demande:

1. Quelle compagnie fait l'assurance maritime des cargaisons partant du Canada sous l'empire des arrangements de secours pour la Roumanie, la Grèce, la Belgique, etc.?
2. D'autres compagnies sont-elles autorisées ou invitées à faire la concurrence?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Au sujet du crédit accordé au roi de Roumanie pour l'achat de marchandises au

Canada, la commission de commerce canadienne, agissant en qualité d'agents du gouvernement roumain, a pris des assurances maritimes de la maison Jones and Proctor Bros., Ltd., Toronto.

2. La commission est d'avis que le gouvernement roumain ferait mieux de prendre des assurances dans une seule maison que de demander des soumissions. Elle déclare que la méthode adoptée est la meilleure au point de vue de la concurrence des assurances maritimes. Il est déclaré que la maison choisie a été prévenue par la commission de traiter avec des compagnies canadiennes, pourvu que les tarifs soient satisfaisants.

DEPENSES DU SERVICE MILITAIRE D'OUTRE-MER.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Est-ce que les factures pour les dépenses militaires outre-mer ont été vérifiées?
2. Dans l'affirmative, qui était chargé de cette vérification, et par qui a-t-il été nommé?
3. Est-ce l'intention du Gouvernement de faire vérifier de nouveau ces dépenses par le département de l'auditeur général?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Le colonel L. A. Dowie est vérificateur général des comptes de l'armée canadienne d'outre-mer. Il a été nommé par le gouvernement canadien.

PUBLICITE DE L'EMPRUNT NATIONAL DE 1918.

M. DUFF demande:

1. Quelle somme a été payée en publicité pour l'emprunt national de 1918?
2. Quelle somme a été payée durant cette même année pour impressions, relativement à ce même emprunt?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): En supposant que la question veut dire ce qui a été payé pour annonces et impressions durant l'exercice finissant le 31 mars 1918 pour l'emprunt national émis au mois de novembre dernier, voici la réponse:

1. $275,596.88.
2. $219,257.23.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. d'ANJOU:

1. M. Hadley B. Tremaine, député de Hants, est-il à l'emploi du gouvernement fédéral ou attaché d'une façon quelconque aux forces militaires du Canada?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé?
3. En quelle qualité est-il engagé, et quels sont ses appointements?
4. Combien a-t-il reçu de solde depuis le commencement de la guerre jusqu'au 12 mai 1919, inclusivement?
5. L'épouse dudit Hadley B. Tremaine reçoit-elle une allocation de famille? Dans l'affirmative, combien a-t-elle reçu jusqu'ici?
6. Si ledit Hadley B. Tremaine a reçu et reçoit une solde militaire, a-t-il reçu et reçoit-il son indemnité de membre du Parlement?

Par M. TOBIN:

1. Combien de soldats, enrôlés dans le 117e bataillon des Cantons de l'Est, sont traversés en Europe pendant la guerre?
2. Combien ont fait du service actif?
3. Combien ont été tués à l'ennemi?
4. Combien ont été blessés?
5. Combien sont morts de leurs blessures?
6. Combien ont été rendus impropres au service?
7. Combien se sont remis de leurs blessures et ont repris le service?
8. Combien sont morts de maladie ou d'autres causes?
9. Combien d'officiers, de sous-officiers et soldats ont reçu des décorations, médailles ou autres récompenses, pour leur bravoure?
10. Quels sont les noms desdits officiers, sous-officiers et soldats?

EMPLOYÉS DE L'IMPOT SUR LE REVENU.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je demanderai au ministre des Finances si les employés de l'impôt sur le revenu à Montréal et ailleurs sont nommés par la commission du service civil. Sinon par qui?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Les nominations sont faites par le Gouvernement sur la proposition du commissaire des impôts, qui est responsable de l'administration du bureau.

LA CRISE INDUSTRIELLE DANS L'OUEST.

L'hon. M. MURPHY: Les quotidiens nous apprennent qu'il existe, dans le domaine du travail, une situation fort critique par tout l'Ouest canadien; je demande donc au Gouvernement s'il a quelques renseignements à communiquer à la Chambre touchant la grève de Winnipeg et les menaces de grève à Calgary, Edmonton et autres villes de l'Ouest, dont parlent les journaux?

L'hon. M. MACLEAN (Halifax) (suppléant du ministre du Travail): Il ne s'est produit rien de vraiment nouveau dans la situation de Winnipeg; je puis dire, toutefois, que le service du téléphone est revenu presque normal et que les opérations commerciales reprennent graduellement. Officiellement, le Gouvernement ne sait rien concernant la probabilité d'autres grèves à Calgary ou ailleurs dans l'Ouest.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je voudrais savoir quelles démarches le Gouvernement projette pour faire face à la situa-

tion à Edmonton et à Calgary, particulièrement à Edmonton. J'ai reçu une communication disant qu'une grève de sympathie y a été déclarée et que la propriété et la personne y seront probablement en danger.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Ni le Gouvernement ni le ministère du Travail n'ont reçu aucune communication officielle touchant la question soulevée par l'honorable député, et tant que le Gouvernement n'est pas averti officiellement il peut difficilement exprimer une opinion à ce sujet.

M. RICHARDSON: Les employés des postes, à Winnipeg, ont-ils repris leur travail ce matin? On a déclaré qu'ils seraient forcés de reprendre le travail à 11 heures ce matin, sans quoi ils seraient définitivement congédiés et leurs places prises par d'autres.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Le département n'est pas renseigné en ce moment touchant la reprise du travail par les employés des postes. Hier soir, cependant, nous avons reçu un message disant qu'un grand nombre de ces employés allaient probablement rentrer cet avant-midi, mais cela n'a pas été confirmé.

L'hon. M. MURPHY: Je voudrais demander à mon honorable ami si lui ou quelque autre membre du Gouvernement est renseigné sur la situation à Vancouver-Nord. Il m'est parvenu deux lettres écrites sur un papier à l'en-tête "Second Narrows Bridge and Terminal Railways Special Joint Committee" (comité mixte spécial), et signées "Ewart Adamson, directeur de publicité". Dans la seconde lettre, venue aujourd'hui, l'auteur appuie sur la situation qui existe, dans le domaine de l'industrie et du travail, à Vancouver-Nord; voici la dernière phrase de cette lettre "Aujourd'hui même notre forme de gouvernement représentatif se voit peser dans la balance vis-à-vis de l'autocratie ouvrière". Est-ce que mon honorable ami peut renseigner la Chambre touchant la situation actuelle à Vancouver?

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Cette affaire m'est totalement inconnue, mais je m'en enquerrai et je tâcherai de donner quelques renseignements à l'honorable député demain.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN (N.-B.) A QUEBEC.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 117) tendant à autoriser une prolongation des délais pour l'achèvement de la voie ferrée de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, entre Centreville, dans le comté de Carleton, et Andover, dans le comté de Victoria (N.-B.).

[M. Mackie (Edmonton-Est).]

Cette proposition est adoptée.

Le projet de loi est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (délai pour l'achèvement prorogé au 31 décembre 1919).

M. CAHILL: En quoi consiste cette entente?

L'hon. M. REID: La convention conclue entre le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral était à l'effet que le gouvernement provincial devait construire, à ses frais, une voie ferrée de Centreville à Saint-Jean; une fois la voie terminée, le Gouvernement devait en assumer la direction et l'exploitation, donnant 40 p. 100 des recettes totales à la province; ce 40 p. 100 devait servir à payer l'intérêt sur les obligations. La voie est partiellement construite; elle fonctionne aujourd'hui entre Gagetown et Westfield; à ce dernier endroit elle touche au Pacifique-Canadien près de Saint-Jean. Il y a deux ans, lorsqu'on a modifié la convention primitive il a été décidé d'utiliser la voie du Pacifique-Canadien entre Westfield et Saint-Jean plutôt que de construire une nouvelle voie sur les derniers quinze ou vingt milles.

M. CAHILL: Est-ce que cette voie fera partie du réseau du chemin de fer National?

L'hon. M. REID: Oui. En ce moment on peut voyager sur le chemin de fer National à partir de McGivney-Junction et correspondre avec cette voie. Cela constitue le plus court trait à Saint-Jean, par voie du Transcontinental. La section de la voie entre Centreville et Andover n'a pas été achevée par le gouvernement provincial, à cause de l'augmentation dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux.

Au commencement de la session, lorsque j'ai demandé qu'on prolongeât le temps fixé pour le parachèvement de cette voie ferrée de Gagetown à Westfield, je n'ai pas tenu compte du fait qu'on devait construire ce chemin d'Andover à Centreville et de ce dernier point à Westfield, puis à Saint-Jean même.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle distance sépare Andover de Centreville?

L'hon. M. CARVELL: Vingt-cinq milles. On a terminé la voie sur une distance d'environ 160 milles et on l'exploite jusqu'à Gagetown. On terminera et l'on exploitera les derniers 40 milles de Gagetown à Westfield d'ici trois ou quatre semaines le plus tard. D'après l'entente que le Parlement a ratifiée, en 1911, le réseau des chemins de fer nationaux exploitera cette voie ferrée lorsqu'elle sera parachevée.

L'hon. M. REID: On l'exploite présentement de Centreville à Gagetown—environ 160 milles—sur la base des 60-40 p. 100.

M. CAHILL: Le Gouvernement se propose-t-il de prendre à sa charge toute la voie, lorsque celle-ci sera parachevée?

L'hon. M. REID: Si le gouvernement du Nouveau-Brunswick construit la voie de Centreville à Andover, le gouvernement fédéral acquerra cet ouvrage d'après la donnée des 60-40.

L'hon. sir SAM HUGHES: N'existe-t-il pas déjà une voie qui s'étend d'Andover à Centreville?

L'hon. M. CARVELL: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le montant que le Gouvernement a payé aux fins de la construction de ce chemin?

L'hon. M. REID: La subvention ordinaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'a pas garanti d'obligations?

L'hon. M. REID: Non, c'est le gouvernement du Nouveau-Brunswick qui a garanti ces valeurs.

M. SINCLAIR (Guysborough): Depuis qu'on l'exploite ce chemin de fer a-t-il rapporté des bénéfices?

L'hon. M. REID: Je ne crois pas que les 60 p. 100 soldent les frais de l'exploitation, non plus que les 40 p. 100, l'intérêt des obligations.

M. CAHILL: Quelle proportion de perte cela représente-t-il pour le trésor fédéral?

L'hon. M. REID: Je crois avoir donné, il y a quelque temps, un état relatif à chaque partie du réseau des chemins de fer nationaux, mais si je ne l'ai pas fait, je puis indiquer les chiffres pour cette voie particulière, lors de l'étude du budget de mon département. La perte subie par le gouvernement fédéral n'est pas très forte. Les 40 p. 100 sont loin de suffire au paiement de l'intérêt sur les obligations, mais il va sans dire que le gouvernement provincial doit subir cette perte.

M. CAHILL: La convention de 1911 comprend-elle le prolongement qu'on demande, aujourd'hui?

L'hon. M. REID: La loi que nous avons déjà adoptée embrassait tout ce chemin, sans compter 25 milles à partir des Grandes-Chutes.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu la 3e fois et adopté.

A ce moment, le très honorable sir Robert Borden, premier ministre, et l'honorable Arthur L. Sifton, ministre des Douanes, entrent dans la salle pour la première fois depuis leur arrivée au pays de la Conférence de la paix. La Chambre leur fait une ovation.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA NOMINATION D'UN MAITRE DE PORT A HALIFAX.

Le projet de loi (bill n° 119), déposé par l'hon. M. Ballantyne (ministre de la Marine et des Pêcheries), tendant à modifier la loi relative à la nomination d'un maître du port à Halifax, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (augmentation de la rémunération maximum du maître de port, de $1,800 à $3,000, à prendre sur les droits perçus.

Sur l'article 2 (allocation au maître du port augmentée; tarif des droits).

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre expliquera-t-il d'après quelle donnée on a préparé cette échelle?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce bill a pour but de permettre au maître du port d'Halifax de recevoir une rémunération plus considérable que celle qu'il retire, aujourd'hui, soit $1,800 par année. Le chiffre des appointements qu'on lui paie dépend des droits qu'il peut percevoir des navires entrant dans le port. Ce projet de loi stipule qu'il peut recevoir des appointements plus élevés que $1,800 par année, mais pas plus de $3,000. L'ancienne loi a été adoptée en 1885. Lorsque nous tenons compte du coût élevé de la vie, aujourd'hui, et du fait que le maître du port doit payer le loyer d'un bateau,

nous tombons tous d'accord, je crois, pour reconnaître que le montant de $1,800 ne constitue pas une rémunération suffisante pour ce fonctionnaire, étant donné surtout que dans le cas d'autres ports importants, les maîtres de port reçoivent jusqu'à $5,000 par année. Ce bill a pour but de permettre au maître de ce port d'augmenter les appointements qu'il reçoit présentement et aussi d'accroître la moyenne des droits prélevés des navires.

M. McKENZIE: Est-ce que l'on a augmenté proportionnellement la contribution que doivent payer les navires? Les salaires n'ont augmenté que d'un peu plus d'un tiers et l'augmentation des droits ne devrait pas être supérieure à cela.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'augmentation prévue dans le bill est très petite: $7 au lieu de $5 pour tous les navires de plus de 1,000 tonneaux. Ainsi que je l'ai expliqué lorsque la chose a été discutée par le comité, mercredi soir, je ne pense pas que le maître du port reçoive plus de $2,000 ou $2,500 par année. Si nous n'augmentons pas la contribution de $5 à $7, le maître du port continuera à recevoir le maigre traitement de $1,800 qu'il recevait en 1885. Ce changement dans la contribution à être payée par les navires est vraiment raisonnable et il est juste que si le maître du port perçoit de ce chef $2,000 ou $2,500 ou même le maximum de $3,000, on lui permette de le garder pour lui.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne peux pas comprendre pourquoi vous limitez les appointements de ce fonctionnaire à la maigre pitance qu'il reçoit aujourd'hui. Je suppose que quelques-uns de ses commis recevront bientôt plus de $1,800 par année. S'il est vraiment capable, pourquoi ne pas lui donner un traitement fixe ou une proportion suffisante des contributions de façon à lui assurer un revenu convenable? Il n'y a vraiment pas de mal à demander l'augmentation des appointements de ce fonctionnaire.

M. McKENZIE: Les navires qui entrent dans le port se plaignent d'avoir à payer un droit. Ils prétendent qu'ils devraient en être exempts. Je crois que si vous donnez $3,000 au maître du port, il sera satisfait. Autrefois, il n'avait que $1,800, et bien que ce fût peu, il l'acceptait. Je ne m'oppose pas à ce que l'on augmente les contributions suffisamment pour donner un traitement de $3,000 au maître du port, mais aussitôt que vous faites une chose de ce genre-là les capitaines de navires se plaignent que vous diminuez leurs maigres émoluments. Je ne pense pas que le maître du port d'Halifax soit obligé de consacrer tout son temps à ses fonctions. Dans ma ville nous avons un très beau port et un très bon maître de port. Je ne sache pas qu'il ait autre chose à faire que de veiller à ce que les navires qui entrent dans le port s'arrangent comme il faut et qu'ils ne s'embarrassent pas les uns les autres inutilement. Il n'a rien à décider, si ce n'est lorsqu'il y a une plainte qu'un navire n'est pas en état de prendre la mer; alors peut-être a-t-il un mot à dire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne suis pas d'accord avec mon honorable ami, car je prétends que les fonctions du maître d'un port aussi considérable qu'Halifax sont très importantes. Les navires qui entrent dans ce port et en sortent sont si nombreux que le maître du port doit consacrer tout son temps à l'exercice de ses fonctions. C'est lui qui décide des emplacements où les navires doivent accoster dans le port. Il doit aussi veiller à ce que les navires soient convenablement amarrés. C'est lui qui surveille tout et je considère que dans un port comme celui d'Halifax, les fonctions de maître de port sont très importantes. Quand on compare le port d'Halifax avec celui de Montréal, où le maître du port reçoit $5,000 par année, et avec lui de Québec, où le maître reçoit $3,500, je ne pense pas que nous payions trop cher le maître du port d'Halifax en lui procurant un revenu additionnel de cinq ou six cents dollars par année Ainsi, en 1917, la totalité des droits perçus dans le port d'Halifax s'est élevée à $1,832 seulement. Or, si la somme à percevoir en 1920 ne dépasse pas $1,800, c'est tout ce que le maître du port recevra comme appointements; mais si les droits rapportent $2,500 ou $3,000, sa rémunération sera d'autant plus grande. Etant donné qu'Halifax est un vaste et important port de mer, j'espère que les députés trouveront que les dispositions du projet de loi sont raisonnables.

M. McKENZIE: Je ne me plains pas du fait que le maître du port peut recevoir $3,000 par année. Je crois que c'est à peine suffisant pour lui; mais je sais avec quelle vigueur les capitaines de navires ont toujours protesté dans le passé parce qu'on leur faisait payer ces droits. Je voulais simplement m'assurer que l'on ne percevrait pas plus qu'il n'est nécessaire pour payer le traitement qu'il s'agit de donner au maître du port.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous ne faisons qu'augmenter très légèrement ces droits. D'après l'expérience que j'ai acquise durant mon stage comme commissaire du port de Montréal, je sais que les agences maritimes sont toujours sur le qui-vive et ne veulent pas payer plus qu'elles ne sont obligées de payer; c'est tout naturel. Je suis certain que la légère augmentation que nous proposons ne dérangera guère les armateurs ni ne nuira au commerce maritime; mais cela aura pour effet de mieux rémunérer le maître du port.

M. SINCLAIR: Sous quelle juridiction le port d'Halifax se trouve-t-il aujourd'hui? Lorsque le désastre d'Halifax arriva, le port, paraît-il, a été placé sous la direction d'un officier de marine. Cet officier exerce-t-il encore sa juridiction, ou le port est-il passé de nouveau sous celle du département?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pendant la guerre, le port d'Halifax a été soumis à la juridiction des Affaires navales, mais depuis la signature de l'armistice, le département a repris la direction du port.

M. PEDLOW: Pourquoi le capitaine du port est-il rémunéré au moyen des droits perçus, cependant que le maître de port de Montréal reçoit 5,000 piastres de traitement et celui du port de Québec 3,500? Si l'on désire majorer la rémunération du capitaine du port d'Halifax, pourquoi ne pas adopter le système appliqué aux ports de Montréal et de Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le système d'administration du port d'Halifax diffère entièrement de celui en vogue aux ports de Montréal et de Québec. Ces deux derniers sont administrés par une commission de port, et cette commission est autorisée à payer au maître du port la rémunération qu'elle juge convenable. Le port d'Halifax n'est pas soumis à la direction d'une commission; il est administré par le département de la Marine et la loi du pilotage nous autorise à payer au capitaine du port une rémunération fixe. On ne peut le rémunérer qu'au moyen des droits de port.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier les dispositions des articles 432, 862 et 865 de la loi sur la marine marchande, chapitre 113, des Statuts revisés de 1906, et de décréter:

1. Que nonobstant les dispositions de la partie IV de ladite loi, le Gouverneur en conseil peut, quand il lui semble être de l'intérêt de la navigation, nommer le ministre comme autorité de pilotage pour tout district de pilotage, ou d'aucune partie; et dès lors ledit ministre est substitué à l'administration de pilotage existante pour ce district ou pour cette partie de district; mais rien dans la présente partie n'autorise ledit ministre à siéger en justice pour l'instruction de contraventions dont peuvent être accusés des pilotes devant l'administration de pilotage; mais ledit ministre peut, dans les cas prévus par la partie X de la présente loi, désigner un tribunal ou un fonctionnaire pour l'instruction de toute contravention de ce genre.

2. Que, pour chaque navire qui entre dans un port auquel s'applique la présente partie XII de ladite loi, et pour lequel un maître de port est nommé, et qui y débarque ou y prend de la cargaison, du lest, des approvisionnements, du bois ou de l'eau, il doit être payé à titre de droits les sommes prescrites par les paragraphes "a", "b", "c", "d", "e", "f" et "g" de l'article 862 de ladite loi; que le paragraphe "h" soit rescindé et les paragraphes suivants ajoutés audit article:

"h" pour tout navire de plus de sept cents tonneaux de registre, mais n'excédant pas mille tonneaux, cinq dollars;

"i" pour tout navire de plus de mille tonneaux de registres, sept dollars.

3. Le traitement ou la rémunération de chaque maître de port est de temps à autre fixé par le Gouverneur en conseil, mais ne devra pas excéder la somme de mille deux cents dollars par année, et sera soumis aux conditions de ladite loi, prescrivant le remboursement au fonds du revenu consolidé de tous les argents reçus par lui à titre de droits, après en avoir déduit le chiffre de son traitement, et si les deniers reçus par lui à titre de rémunération en une année s'élevent à moins que la somme ainsi déterminée, alors ladite somme moindre sera son traitement ou rémunération pour ladite année.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre voudrait-il bien nous donner des éclaircissements sur l'objet de la résolution?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'objectif visé par la résolution est d'autoriser le département de la Marine à assumer la direction de tous les systèmes de pilotage du Canada et à attribuer l'autorité au Gouverneur général en conseil. Aujourd'hui, et depuis à peu près douze ans, les systèmes de pilotage des deux districts de Québec et de Montréal sont soumis à la juridiction du département de la Marine. Afin de déterminer les mesures à prendre dans l'intérêt du système de pilotage au Canada et pour lui donner plus de valeur, le Gouvernement au début de 1918 a créé une commission royale, dont les titulaires sont M. Thomas Robb, de la Fédération de la marine marchande, de Montréal,

le capitaine Bayles, gardien adjoint du port de Montréal, et le capitaine Harrison d'Halifax, avec mission d'enquête sur ce service. La commission a visité tous les ports maritimes importants des côtes du Canada, comme Halifax, Sydney, Louisbourg, Saint-Jean (N.-B.), Vancouver, Victoria et Nanaïmo, et son rapport qui a déjà été déposé sur le bureau, propose fort énergiquement que ces districts de pilotage, sauf ceux de Montréal et de Québec, soient placés sous la surveillance et la direction immédiate du département de la Marine. J'en suis convaincu, les députés en conviendront, l'unique but visé par le Gouvernement en formulant cette proposition est de mettre les systèmes de pilotage sur un bien meilleur pied que par le passé et d'assurer une surveillance bien plus rigoureuse sur le pilotage.

Si la résolution est adoptée, le Gouvernement a l'intention de nommer dans chacun de ces ports principaux un surintendant local qui sera un navigateur titulaire d'un certificat de capitaine. En plus, le Gouvernement veut nommer un surintendant général des pilotes qui aura son bureau dans le ministère, à Ottawa, et sera chargé de la surveillance de tous les pilotes dans leur localité et des différents systèmes de pilotage. Il est de plus stipulé que les droits de port pour les navires de plus de 1,000 tonnes de tonnage enregistré seront portés à $7.00. Un grand nombre de maîtres de port, qui sont actuellement chargés de la surveillance de nos ports, ne peuvent retirer qu'un salaire maximum de $600 par an. L'objet de ce bill est de leur permettre, s'ils perçoivent des droits suffisants, de retirer un salaire maximum de $1,200 par an. Par exemple, le maître du port de Victoria ne peut en ce moment retirer qu'un salaire de $600 par an, tandis qu'avec l'adoption de ce bill, il pourra retirer un salaire maximum de $1,200, pourvu qu'il perçoive des droits suffisants.

Il y a donc deux questions importantes dans la résolution soumise au comité. La première est que les systèmes de pilotage usités au Canada d'Halifax à Victoria relèveront de l'autorité du Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre de la Marine et des Pêcheries; la seconde prévoit que les maîtres de port qui reçoivent actuellement $600 par an, pourront retirer un salaire maximum annuel de $1,200.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les Boards of Trade ou les autorités qui s'occupent de navigation dans les ports ont-ils demandé l'adoption de cette législation?

[L'hon. M. Ballantyne.]

L'hon. M. BALLANTYNE: L'administration compétente des systèmes de pilotage à Montréal et à Québec, sous la surveillance du département de la Marine et des Pêcheries depuis douze ans, a été considérée comme une preuve suffisante pour justifier le Gouvernement de nommer une commission royale pour enquêter dans l'administration du pilotage de ces autres ports. Tous les intérêts de la navigation et aussi les différents Boards of Trade ont comparu devant la commission quand elle a visité ces ports et ce bill a reçu l'approbation unanime de ces divers intérêts.

Les systèmes de pilotage des ports dont j'ai parlé étaient administrés par les commissions locales de pilotage et comme les commissaires ne recevaient aucune rémunération pour leur service, ils ne donnaient pas à leur fonction toute l'attention qu'ils auraient dû y apporter. Il s'agit d'un vaste projet pour augmenter l'efficacité des systèmes de pilotage que l'on se propose de placer maintenant sous l'autorité du Gouverneur en conseil et par suite sous celle du ministre de la Marine et des Pêcheries plus particulièrement, parce que nous allons avoir un surintendant local qui sera un ancien marin ayant ses brevets de capitaine. Tous les intéressés sont d'avis que cette mesure devrait être prise.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il s'agit d'une certaine façon d'un projet révolutionnaire, parce qu'il transporte complètement la direction du pilotage à Ottawa. Il doit y avoir un grand nombre de commissions de pilotage le long des côtes du pays à qui, en outre d'autres pouvoirs, la loi donne juridiction pour déterminer l'âge, la compétence et l'habileté des pilotes qui opèrent dans la région particulière; pour accorder ou refuser les brevets à ces pilotes; pour faire des règlements en vue de leur surveillance. Le ministre propose de les supprimer complètement et de donner la surintendance à un fonctionnaire d'Ottawa. J'hésite à approuver ce changement parce que je ne pense pas qu'il soit prudent de centraliser cette administration. Les autorités locales connaissent ces pilotes qui ont été exercés dans la localité et les commissaires sont les meilleurs juges. Ottawa est trop éloigné des côtes de la mer pour qu'un fonctionnaire qui y réside puisse posséder les connaissances nécessaires locales. Une distance de plusieurs milliers de milles fait une grande différence pour l'efficacité dans des questions de ce genre. Avec tout le respect dû au ministre et à son département, j'hésiterais à enlever cette autorité aux com-

missaires locaux et à la transférer à un fonctionnaire du département.

D'après tout ce que j'ai entendu dans la Chambre et ce que j'ai recueilli dans les journaux, l'administration des pilotes du Saint-Laurent n'a pas été un succès aussi grand que le décrit le ministre. Elle est l'objet de critiques assez nombreuses. Nous savons que le patronage a été appliqué pour la nomination de ces pilotes et il y a quelques jours à peine, nous avons été appelés à voter une somme d'argent considérable pour payer des pensions à des pilotes du Saint-Laurent qui n'auraient jamais dû être nommés. J'ignore si l'on continue encore ce système de nominations, mais je sais que des armateurs de navires qui remontent le Saint-Laurent ne veulent pas employer certains pilotes qui ont été nommés; ils préfèrent les pilotes qu'ils savent compétents et en général ils ne veulent pas employer les pilotes qui se présentent. En réalité, l'administration du pilotage sur le Saint-Laurent n'est pas tellement remarquable que le public désire confier toute l'administration du pilotage à un seul fonctionnaire.

Je n'ai pas mission de parler au nom des divers boards of trade du pays ni des armateurs; mais je serais fort surpris si toutes ces associations approuvent le projet de loi.

On nous assure qu'une commission royale a fait une enquête à ce sujet. Je ne sais pas qui étaient ces commissaires royaux, mais je crois que la commission était composée de deux ou trois capitaines, qui sont des fonctionnaires de l'Etat. Le commerce n'était pas représenté. Il est toujours assez facile pour deux ou trois fonctionnaires du Gouvernement de parcourir le pays et d'obtenir des opinions favorables aux théories qu'ils soutiennent. Le rapport de cette commission royale ne m'inspire pas autant de confiance que s'il avait été fait par des représentants autorisés du commerce et des industries du Canada. Je conseillerais au ministre de bien réfléchir avant d'adopter cette réforme absolument révolutionnaire, c'est-à-dire de supprimer toutes les autorités ayant la haute main sur les services du pilotage pour centraliser la direction de ces services ici à Ottawa.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le seul reproche que l'on puisse probablement soulever à l'adresse du présent ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est que les divers gouvernements qui se sont succédé aux affaires depuis plusieurs années n'ont jamais tenté de mettre une pareille mesure en vigueur. Relativement aux observations de l'honorable député touchant les pilotes de Montréal et de Québec, la meilleure réponse que je puisse donner, c'est l'absence complète d'accidents depuis nombre d'années. Quelques grandes compagnies maritimes, c'est vrai, préfèrent retenir les services de certains pilotes pour diriger leurs navires. Cependant, il n'existe pas, à ma connaissance—je ne prétends pas être un expert en matière de pilotage, bien que j'aie eu quelque chose à faire avec ce service depuis des années—un groupe de pilotes plus compétents que ceux qui conduisent les navires dans les districts de Québec et de Montréal.

Quant au personnel de la commission royale, je suis heureux de dire qu'aucun des commissaires n'est au service de l'Etat. M. Thomas Robb est président de la fédération des armateurs et il occupe une situation fort importante dans les cercles maritimes; le capitaine Burns est gardien adjoint du port de Montréal et le capitaine James Harrison est le surintendant de l'une des plus puissantes compagnies maritimes au port d'Halifax.

Voici l'opinion des commissaires au sujet du service du pilotage dans le district de Montréal:

> D'après les témoignages donnés devant votre commission, il appert que l'administration du service du pilotage du district de Montréal a été conduite d'une manière efficace, mais à ce sujet une bonne part du mérite revient au fonctionnaire civil qui a la garde des archives.

Les commissaires font aussi de grands éloges à l'adresse du service du pilotage du district de Québec. Voici la recommandation qu'ils ont faite au ministre:

> Que la commission chargée de l'administration du service du pilotage dans les districts de Miramichi, Sydney, Louisbourg et Saint-Jean a dépassé son utilité, suivant l'avis de nos commissaires; nous recommandons donc l'adoption à bref délai d'une loi pour confier aux mains du ministre de la Marine et des Pêcheries la direction du service du pilotage dans ces districts.

Les commissaires émettent un avis semblable concernant le service du pilotage dans les districts de Vancouver, Victoria et Nanaïmo.

L'honorable député a fait allusion aux commissions régionales de pilotage. L'autorité que détiennent ces commissions est sujette à l'approbation du Gouverneur en conseil et du ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous ne leur enlevons donc aucun de leurs pouvoirs; nous décrétons purement et simplement que la tâche qu'elles accomplissent devra recevoir l'approbation du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Les honorables députés se rendront compte qu'une commission de pilotage dont les

membres ne reçoivent pas de rémunération ne saurait donner absolument satisfaction. Elle n'est pas particulièrement intéressée à ce que les pilotes soient soumis à un examen sévère ni à voir à ce qu'ils aient toutes les aptitudes exceptionnelles qu'exigent les fonctions importantes qu'ils remplissent. Les services de pilotage de Montréal et de Québec ont certainement fonctionné d'une façon admirable.

Tout ce que je demande, c'est l'autorisation de diriger l'administration de ces services de pilotage au cas où nous jugerions à propos de le faire. Je ne tiendrais pas cependant à assumer la responsabilité du bon fonctionnement des services du pilotage à Vancouver, Victoria, Nanaïmo, Halifax, Saint-Jean et Sydney, s'ils sont laissés aux mains des commissions de pilotage régionales. Les occasions ne manquent pas d'augmenter la valeur technique des pilotes et de voir à ce qu'ils soient soumis à des examens beaucoup plus sévères. Les intérêts bien entendus de la navigation exigent donc que le projet de loi soit adopté.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne voudrais pas que le ministre se méprenne sur le sens de mes remarques. Je ne condamne pas en bloc les pilotes du Saint-Laurent; car il n'en existe pas de meilleurs, règle générale. On m'informe cependant qu'ils ne sont pas tous compétents; on prétend qu'un certain nombre de ces pilotes n'auraient jamais dû être nommés, et ce fait est établi hors de tout doute, puisque le ministre demande au Parlement de les mettre à la retraite et de leur procurer d'autres occupations. Quant aux autres commissions de pilotage, je n'ai pas la même objection à faire valoir, du moment que le ministre n'a nullement l'intention d'intervenir dans leurs affaires. Cependant, je suis d'avis que le ministre devrait bien se garder d'intervenir, à moins que la chose ne soit demandée par la localité qui est la plus intéressée.

Parce que les commissions de pilotage ont donné gratuitement leurs services, ce ne devrait pas être une raison de les congédier. Nous avons eu dans le comté que je représente une commission de pilotage pendant plusieurs années, et les commissaires n'ont reçu aucune rémunération; ils n'en sont pas moins contents d'exercer cette charge et ils ont eu la main heureuse dans le choix des pilotes qu'ils ont nommés.

Ils acceptent les devoirs de ce pilotage et, ils s'en acquittent gratuitement, mais ce n'est pas là une raison pour les remercier de leurs services, si la localité intéressée s'en déclare satisfaite. Si le ministre n'a l'intention de se charger du pilotage que dans les cas seulement où le désirent les citoyens du port intéressé, la mesure que l'on propose présentera, selon moi, beaucoup moins d'inconvénients.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que mon honorable ami se fait une fausse idée des conditions du pilotage à Montréal et à Québec. Je ne dirai rien des autres ports, mais le transfert à Ottawa il y a quelques années de l'autorité dont jusque-là étaient investies les commissions de pilotage de Montréal et de Québec a été un changement pour le mieux. De nombreux accidents avaient lieu dans le fleuve avant ce transfert, tandis que, depuis, ils ont presque entièrement disparu. Les pilotes avaient d'abord vu d'un mauvais œil cette mesure, et ils y ont fait une vive opposition, mais ils se sont ensuite apaisés, après s'être aperçus que, sous le nouveau régime, les pilotes sont devenus plus instruits des devoirs de leur profession et plus alertes à les remplir. Le projet de retraites a été adopté du temps que M. Brodeur était ministre de la Marine et des Pêcheries pour subvenir au besoin des vieux pilotes devenus aveugles et incapables de continuer leurs fonctions avec avantage. La liste des retraités diminue tous les ans, et il n'en restera bientôt plus un seul. Le ministre me permettra-t-il de lui demander si les pilotes qui, à Montréal et à Québec surtout, sont presque tous Canadiens français peuvent passer leur examen en français? J'ai lu quelque chose dans les journaux il y a quelque temps à ce sujet. Je sais que le ministre a l'esprit aussi large que pas un, mais j'aimerais à tenir de lui que les pilotes ont le choix de la langue dans laquelle ils subiront cette épreuve.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis heureux de dire à mon honorable ami que les pilotes canadiens français, généralement capables sous bien d'autres rapports, parlent les deux langues avec une égale facilité, et l'examen exige qu'ils soient familiers avec l'anglais comme avec le français. Quand un pilote en exprime le désir, toutefois, il peut être examiné en français. Eu égard à la facilité avec laquelle ils parlent l'anglais, il importe bien peu aux pilotes canadiens français que l'examen soit dans une langue ou dans l'autre.

L'hon. M. LEMIEUX: Quels sont à Ottawa les membres de la commission du pilotage?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'y a pas ici de commission du pilotage à l'heure qu'il est; mais, si le présent bill est adopté, j'espère avoir à Ottawa un surintendant général qui aura charge des pilotes de tous les ports canadiens. Dans tout port canadien où la langue française domine, nous verrons à nommer un surintendant qui sache parler cette langue.

M. LOGGIE: Je tiens à féliciter le Gouvernement d'avoir présenté ce projet de loi. L'affaire n'a pas été envisagée à un point de vue étroit comme sembleraient l'indiquer les remarques de mon honorable ami (M. J.-H. Sinclair). Navigateurs et manufacturiers ont été entendus, et je suis sûr que, sous une administration en rapport direct avec Ottawa, un meilleur service sera donné que par une commission locale. Je voudrais tout de même que le ministre prescrive un salaire d'au moins de 300 piastres. Des capitaines de ports dans de petites localités m'ont dit que les droits ne suffisaient pas à rémunérer leurs services et qu'il serait juste de leur assurer au moins 300 piastres, même quand les droits n'atteignent pas ce chiffre. Le travail est considérable et la responsabilité sérieuse; il y va, par conséquent, de l'intérêt de toutes les personnes concernées que le ministre fixe un minimum pour les capitaines de ports, selon que je le suggère.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous arrêter à un examen de cette question. J'ai ici une note indiquant la rémunération que touchent les capitaines des divers ports et, dans la plupart des cas cette rémunération varie de 500 à 600 piastres par année.

Nous pensons que c'est trop peu et que, si les droits qu'ils perçoivent le permettent, cette rémunération devrait aller jusqu'à 1,200 piastres au moins.

M. DUFF: De quelle manière les pilotes sont-ils nommés pour la route du Saint-Laurent?

L'hon. M. BALLANTYNE: S'il survient une vacance, elle est annoncée dans les journaux, et n'importe lequel peut demander à la remplir. Je présume que l'honorable député veut parler des apprentis pilotes qui ont subi l'examen requis chaque année jusqu'à ce qu'ils soient définitivement devenus pilotes et puissent remplir, à leur tour, les vacances qui surviendront.

M. DUFF: Est-ce qu'ils passent l'examen devant la commission des pilotes ou devant la commission du service civil?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui fait le choix des questions et s'occupe de tout ce qui a rapport à l'examen.

M. FOURNIER: On peut dire que tous les pilotes parlent les deux langues, mais il en est peut-être qui ne parlent pas l'une aussi bien que l'autre, c'est-à-dire aussi bien qu'il le faudrait. Voilà pourquoi il conviendrait peut-être de décider que les dépositions des témoins, quand il s'agirait d'enquête ou d'accident, puissent être prises en français.

Il est une partie des observations de l'honorable député de Guysborough que je ne saurais approuver. Le comté de Bellechasse, que je représente, comprend plusieurs pilotes. Mon honorable ami ne connaît pas très bien la voie du Saint-Laurent; il lui suffirait de passer par là une couple de fois pour se convaincre que nos pilotes sont d'excellents navigateurs. Je ne pense pas même qu'il en existe de meilleurs ni de plus prudents. Le chenal maritime est étroit, ils sont appelés à y passer pendant la nuit, et malgré les difficultés qu'il offre, il survient bien peu d'accidents. Je suggérerais que les dépositions puissent être prises dans l'une ou l'autre langue.

M. DUFF: Dans les localités comme Halifax, Vancouver et Saint-Jean, est-ce le ministre de la Marine ou la commission du service civil qui va nommer les surintendants locaux? La nomination de ces surintendants étant très importante, elle devrait être faite par le ministre lui-même, après consultation avec les armateurs, qui s'y connaissent le mieux en cette matière, et la commission du service civil ne devrait pas en être chargée.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'approuve ce que vient de dire l'honorable député. La commission du service civil aura à nommer les surintendants locaux, mais en ma qualité de ministre, je serai nécessairement appelé à me prononcer sur leur aptitude. L'efficacité du système de pilotage dépend en grande partie des connaissances et des qualités des surintendants locaux.

M. PARENT: La loi du "tour de rôle" existe-t-elle encore, et si elle existe, le bill a-t-il pour objet de l'abolir?

L'hon. M. BALLANTYNE: La loi du tour de rôle existe encore.

M. McKENZIE: Comme la division que je représente comprend beaucoup de pilotes, je tiendrais à mieux connaître ce bill.

Je dois dire en toute justice pour le système de pilotage établi dans le port de Sydney depuis au moins cent ans, qu'il a donné parfaite satisfaction. Il est vrai qu'on a fait quelques plaintes—il s'en fait nécessairement par rapport à toute institution humaine—mais étant donné le grand nombre de pilotes et de navires dont ils ont eu à s'occuper, les accidents ou les plaintes ont été absolument rares. Voilà pourquoi je prétends qu'on doit rendre pleine et entière justice à ces hommes-là et que leur situation ne soit pas empirée.

L'hon. ministre va-t-il établir quelque disposition en faveur de ceux des pilotes de Sydney qui seront ou devraient être appelés à se retirer du service? Je lui demanderai, en outre, s'il est à prendre quelque mesure en faveur des fonctionnaires actuellement attachés à ce service? Je ne saurais dire combien il y en a, mais je pense qu'il en est deux ou trois et qu'ils remplissent très bien leur devoir. Les pilotes de Sydney seraient tout aussi mortifiés que ceux de Québec ou de Montréal de se voir privés de leurs moyens de subsistance en étant retranchés du service. Je ne me plains pas que, par suite d'une modification à leur égard, les pilotes de Québec et de Montréal touchent une pension en se retirant, mais je dis qu'il faudrait accorder la même mesure de justice aux pilotes des autres parties du pays que cette même modification va avoir pour effet de priver de leurs moyens de subsistance. D'après le plan adopté depuis quelque temps les apprentis, au port de Sydney, sont nommés par la commission, et la rapidité de leur avancement jusqu'au rang de pilote breveté dépend de l'habileté dont ils font preuve. Dès qu'il ont obtenu un brevet, il n'existe plus de différence entre eux et les autres.

Le ministre peut-il dire quel âge un pilote doit avoir avant d'obtenir un permis, et jusqu'à quel âge les dispositions de la loi lui permettent d'exercer ses fonctions? Si je ne me trompe, la limite d'âge à Sydney est actuellement de soixante-cinq ans. Je ne sache pas qu'il y avait un maximum d'âge, mais j'imagine qu'on ne peut pas devenir pilote avant d'avoir de vingt-cinq à trente ans. Je suis en peine de savoir comment on peut les choisir d'Ottawa parmi les apprentis. La commission du pilotage est sur les lieux; elle connaît les aspirants, et je n'ai guère eu lieu de me plaindre des nominations qu'elle a faites.

Naturellement, c'est une institution politique. Lorsque nous étions au pouvoir des libéraux ont été nommés; mais depuis le changement de ministère, aucun libéral n'a eu la chance de devenir pilote ou apprenti. Cependant, nous n'avons pas trop critiqué, vu que ces nominations étaient censées faire partie de la clientèle politique. Puisqu'on propose d'opérer une réforme, j'aimerais que le ministre m'expliquât la ligne de conduite qu'il suivra. S'il doit y avoir encore du favoritisme, il écoutera les conseils d'un habitant de sa circonscription qui sera au courant des affiliations politiques. Si le favoritisme est banni, il devra y avoir des intermédiaires qui choisiront les pilotes et les apprentis, indépendamment de leurs attaches de parti.

Il existe déjà un système soi-disant impartial pour le choix des employés des Postes, des Douanes et des autres ministères; mais, ainsi que je l'ai déjà fait observer, un instinct merveilleux semble présider aux nominations et rendre impossible le choix d'un libéral là où le poste doit être confié à un conservateur. Je mentionne ces choses-là, afin que le ministre trouve un moyen qui contentera tous les intéressés et qui leur rendra justice. Une fois qu'un apprenti est nommé, il devient pilote, j'imagine, d'après le rang qu'il obtient aux examens. Les passe-droits sont plus faciles, à mon sens, dans le choix des apprentis. Dans le port de Sydney, il y a trente-deux pilotes; le nombre extrême est de trente-quatre. Je voudrais savoir si le ministre se propose de diminuer ce nombre et d'opérer des réformes radicales dans le pilotage à Sydney.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami n'a pas à craindre que des nominations aient lieu pour des motifs politiques. Depuis que je suis ministre, je n'ai tenu aucun compte des exigences du parti dans la gestion du département et je suivrai cette ligne de conduite tant que j'exercerai ces fonctions. Les membres de la gauche qui s'adressent à moi savent fort bien que je suis toujours aussi disposé à leur rendre service qu'à rendre service aux députés de la droite. Nul ne s'efforcera plus que moi à bannir le favoritisme des affaires du pilotage.

Au sujet des apprentis, le surintendant régional de Sydney fait rapport au surintendant général du pilotage à Ottawa, et son rapport doit m'être soumis, de sorte que mon honorable ami n'a pas à craindre que les apprentis n'aient pas les aptitudes nécessaires ou soient choisis pour des considérations politiques. A Sydney, il y a 33 pilotes, et 7 apprentis. Mon dessein n'est pas de rien changer, si ce n'est qu'on m'a prié de faire passer le pilotage du port de Sydney sous la régie du ministère de la Marine et

des Pêcheries, comme cela a eu lieu à Québec et à Montréal. Le seul changement consistera à donner la haute main sur les pilotes au surintendant général, plutôt qu'à la commission de pilotage de l'endroit.

M. McKENZIE: Le ministre n'a pas répondu à ma question au sujet de ce qu'il fera des employés qui sont là-bas.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'Etat n'accorde pas de pensions aux pilotes, excepté à ceux du district de Québec, et les pensions de ces derniers doivent être approuvées chaque année par le Parlement. Toutefois, les diverses organisations de pilotage dans tout le Canada ont leurs propres fonds de pension, et elles subviennent aux besoins de leurs pilotes lorsque ceux-ci atteignent soixante-cinq ans, la limite d'âge. A l'heure qu'il est, le Gouvernement n'a pas l'intention de créer une caisse de retraite pour les pilotes. Ces derniers doivent se faire examiner la vue tous les ans et prouver qu'ils possèdent les autres aptitudes nécessaires, et parvenus à l'âge de soixante-cinq ans, ils sont généralement mis à la retraite, bien qu'ils puissent exercer leurs fonctions jusqu'à soixante-dix ans, subordonnément à l'approbation du ministre. Lorsqu'un pilote retraité n'a pas de ressources, la caisse du pilotage prend ordinairement soin de lui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Y aura-t-il un examinateur dans chaque port?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. PELLETIER Si je comprends bien, ces prescriptions législatives ont pour objet de mettre les diverses organisations de pilotage sous la dépendance du ministère de la Marine et des Pêcheries?

Lorsque le projet de loi viendra en discussion, il nous sera loisible d'examiner tous les détails. Il y a plusieurs questions importantes à étudier, celle des pensions notamment. La situation varie selon les ports. Ainsi, les pilotes d'Halifax ne passent que deux ou trois heures à bord de chaque navire, tandis qu'entre Québec et la Pointe-au-Père, c'est de vingt-quatre à vingt-huit heures. Je ne m'oppose pas à l'adoption de la présente résolution parce que nous aurons tout le temps voulu, quand viendra la discussion du projet de loi, pour examiner les diverses questions importantes qu'il soulève.

Je trouve bon que l'on place ces services sous la direction du ministre de la Marine et des Pêcheries. Pour moi qui habite dans la région du golfe et suis au fait de la situation, le sujet n'est pas dépourvu d'intérêt. Il serait fort avantageux, ce me semble, de prescrire que les examinateurs des pilotes et ceux dont ces derniers relèveront soient tenus de connaître et parler les deux langues.

M. MARTIN: Est-il vrai que le ministère a acheté, au prix de 70 ou 80 mille dollars, un vapeur pour prendre la place des bateaux pilotes à Halifax, mais qu'ayant trouvé ce navire incommode, les pilotes en sont revenus à leurs bateaux?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le ministère de la Marine a simplement emprunté au département du Service naval le bâtiment dont les pilotes se servent à l'heure actuelle.

M. MARTIN: Ai-je raison de comprendre que le ministère a dû renoncer à l'usage de ce navire après y avoir fait des frais d'équipement s'élevant à 60 ou 70 mille dollars?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai eu connaissance d'aucune dépense comme celle dont parle l'honorable député. Je ne manquerai pas d'aller aux renseignements sur ce point.

M. LOGGIE: Je voudrais faire une question.

M. le PRESIDENT: Je crois que ce serait contraire au règlement.

(Rapport est fait sur la résolution qui est adoptée.)

L'hon. M. BALLANTYNE demande à déposer un projet de loi (bill n° 122) portant modification de la loi de la marine marchande.

La motion est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

L'AFFAIRE "EUGENIE", dite VENUS COTE.

L'hon. M. CALDER propose à la Chambre de siéger en comité des subsides.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à la suite de la discussion des subsides, je veux appeler son attention sur un sujet que je n'ai pu traiter l'autre jour, vu qu'il faisait l'objet d'un avis de motion que j'avais déjà fait inscrire au Feuilleton. Cet avis de motion étant maintenant rayé, je désire faire quelques observations sur l'affaire du roi

vs Eugénie, dite "Vénus" Côté. Si j'amène le sujet sur le tapis, c'est parce que le "Globe", de Toronto, a demandé l'ouverture immédiate d'une investigation sur cette affaire. Les faits sont de la plus grande simplicité. Sous des en-têtes frappants, le "Globe" publiait ce qui suit dans son édition du 8 juin 1918 :

Une jeune fille se fait passer pour un homme. La condamnation outrageante qu'elle reçoit excite une vive indignation. Deux années d'emprisonnement! Elle tâchait d'aider son pays. Contravention à une antique loi.

Censée avoir été expédiée de Kingston, la dépêche porte la date du 7 juin.

Kingston, 7 juin.—Parce qu'elle s'est fait passer pour un homme, s'est fait couper les cheveux à la mode militaire et s'est vêtue d'habits d'homme pour aller donner un coup de main au flottage du bois pour la Chaleur Bay Pulp Company, à Restigouche, "Vénus" Côté, de Rimouski (Québec), âgée de vingt-trois ans, est aujourd'hui détenue dans le pavillon des femmes, ayant été condamnée à deux années d'emprisonnement pour avoir commis ce crime affreux. La jeune fille a été amenée ici dans ses vêtements d'homme, et les autorités de la grande prison n'ont su à qui elles avaient affaire qu'après avoir lu le mandat de dépôt que leur remirent les agents qui la conduisaient.

La condamnation de cette personne au pénitencier a soulevé une tempête d'indignation. Aux termes d'une antique loi, est coupable de contravention la femme qui porte des vêtements d'homme; mais on considère généralement que le pénitencier n'est pas la place qui convient à cette jeune fille hardie qui a fait montre d'un si bel esprit d'entreprise en tâchant de rendre service à son pays.

Une autre dépêche datée de Kingston, 7 juin, est encore censée avoir été expédiée au "Globe" :

Les associations féminines vont probablement tenter de faire sortir du pénitencier de Portsmouth "Vénus" Côté, de Rimouski (Qué.). Mlle Côté est arrivée ici hier et devra passer deux ans en prison parce qu'elle s'est fait passer pour un homme et a porté des vêtements d'homme pendant qu'elle s'employait au flottage du bois.

Les faits sont donc d'une clarté parfaite: une jeune fille qui, au dire du "Globe", était bravement allée, en juin dernier, chercher de l'emploi dans un camp de bûcherons de la baie des Chaleurs, s'est vue mise en état d'arrestation parce qu'elle portait des vêtements d'homme. Pour avoir commis le crime affreux d'avoir osé, étant ainsi vêtue, paraître en public et se montrer dans un camp de bûcherons, un magistrat de la province de Québec eut la cruauté de la condamner à deux années de détention dans le pénitencier de Kingston. Et le "Globe" ajoutait que des associations féminines allaient s'efforcer d'obtenir la mise en liberté de "Vénus" Côté. Mais cela ne suffisait pas à ce journal: aussi son rédacteur jugeait-il à propos, le 10 juin, de publier le premier-Toronto suivant dans le but, apparemment, de servir les objets de la justice.

L'affaire Côté est d'urgence.

Si les faits relatés dans les dépêches de Kingston sont exacts, le ministre de la Justice doit s'occuper immédiatement de l'affaire Côté. Cette jeune fille est âgée de vingt-trois ans et demeure à Rimouski, province de Québec. S'il faut en croire la rumeur publique, elle a répondu à l'appel patriotique demandant des bras pour remplacer les hommes convoqués sous les drapeaux, et elle a revêtu des vêtements d'homme pour travailler dans une corvée de bûcherons de la compagnie de bois à pâte de la baie des Chaleurs à Restigouche. En agissant de la sorte elle a apparemment désobéi à quelque vieille loi qui fait un crime pour une femme de s'habiller en homme.

Un empressé quelconque a dénoncé la jeune fille et un tribunal l'a condamnée à deux ans de pénitencier à Kingston pour ce crime monstrueux. Son arrivée au pénitencier a causé de l'étonnement, et la dépêche dit que l'on est d'avis que le pénitencier n'est pas l'endroit où devrait être cette hardie jeune fille qui a montré tant d'énergie à servir son pays.

Cette affaire n'est pas de celle où l'on doit s'attarder aux coutumes lentes et méthodiques de la procédure judiciaire. Il faut agir immédiatement. Si les faits sont véridiques, cette jeune fille doit être libérée honorablement dans les vingt-quatre heures. Il faut l'indemniser du tort qui lui a été fait et la féliciter publiquement de sa belle conduite. Si une injustice cruelle a été commise, le ministre de la Justice doit considérer de son devoir urgent de faire tout en son possible de réparer les torts subis et punir les coupables. Des efforts ont déjà été faits par des associations de femmes de Kingston qui ont à cœur de faire libérer la jeune fille. Le ministre, cependant, ne doit pas attendre que la sensibilité et le patriotisme des femmes lui forcent la main. Le public appelle son attention sur cette affaire, il faut qu'il agisse immédiatement de sa propre initiative. Le sentiment public outragé demande à l'honorable C. J. Doherty d'agir.

Comme vous le voyez, monsieur l'Orateur, on porte là une très sérieuse accusation. D'abord, contre l'"empressé", qui a fait arrêter cette malheureuse jeune fille parce qu'elle portait des vêtements d'homme, mais n'en faisait pas moins son devoir à la place des embusqués. En second lieu, c'est un blâme très sévère de ce juge de Rimouski qui a osé condamner la jeune fille à deux ans de pénitencier. Troisièmement, cet article contient un blâme contre le ministre de la Justice parce qu'il pourrait bien ne pas prendre des mesures assez promptes en cette affaire.

M. l'ORATEUR: Etait-ce un juge d'une cour de comté ou un juge de la cour Supérieure de Québec qui a imposé la sentence?

L'hon. M. LEMIEUX: C'était un magistrat, mais je ne porte pas moi-même de jugement sur le magistrat. Je tire des conclusions de l'article du "Globe". Non seu-

lement on porte une accusation contre l'"empressé" qui a traduit cette jeune fille devant les tribunaux, non seulement on attaque la magistrature, mais on accuse toute la population de la région de Rimouski.

A la lecture des dépêches publiées par le "Globe" et des commentaires de la rédaction, j'ai été quelque peu agacé, parce que, si vous vous en souvenez, monsieur l'Orateur, la situation créée par la guerre semblait demander l'union dans le pays. Nous nous trouvions à une phase sérieuse du grand conflit, et je ne croyais pas opportum de condamner une jeune fille à deux ans de pénitencier parce qu'elle servait son pays, alors que, d'après le "Globe", il y avait tant de réfractaires dans la région de Rimouski. J'ai donc suivi l'affaire. J'ai pensé que la demande d'une enquête ne devait pas être remise à plus tard. J'ai attendu, attendu, attendu jusqu'à ce qu'enfin n'entendant pas parler du département de la Justice pas plus que d'enquête, je me dis: Il est de mon devoir de loyal citoyen de la province de Québec de m'occuper de cette affaire.

J'écrivis donc à l'assistant-procureur général de la province. Quelle ne fut pas ma surprise, je le confesse, en apprenant qu'il ne s'agissait nullement d'une jeune fille patriote et injustement condamnée au pénitencier pour avoir contrevenu à une vieille loi, mais que les renseignements fournis au magistrat de Rimouski étaient tout autres.

D'abord, le rédacteur du "Globe" aurait du savoir qu'une jeune fille appelée Eugénie dite Vénus Côté devait avoir quelque chose de louche dans sa conduite. Il aurait dû faire une petite enquête avant de porter une accusation contre la région de Rimouski et ses jeunes gens et avant de jublier toutes ces insinuations contre la magistrature et les citoyens de la province de Québec.

Comme je l'ai dit il y a un instant, j'ai écrit à l'assistant-procureur général de la province de Québec qui m'a envoyé par le retour du courrier le dossier de l'affaire. Voici ce que j'y ai trouvé.

Copie.

Canada,
Province de Québec,
Justice de paix du district de Rimouski,
Rimouski.

Frédéric Joseph Astle, hôtelier du village de Petit-Métis, district de Rimouski,
Plaignant.

vs

Eugénie Côté, célibataire, de la paroisse de Saint-Angèle-de-Mérici, Accusée.

Qu'il soit publiquement connu que le dix-huitième jour de mai, mil neuf cent dix-huit, à Rimouski, dans le district de Rimousk, ladite Eugénie Côté (et après qu'elle eut consenti à ce que je procède sommairement et sans intervention d'un jury) a été trouvée coupable par le soussigné d'avoir malicieusement, illégalement et criminellement, dans le village de Petit-Métis, dans le district de Rimouski, le ou vers le 14 mai 1918....

Observez, monsieur l'Orateur, que la très fidèle dépêche spéciale de presse publiée dans le "Globe" en juin avait trait à une cause qui avait été entendue au mois de mai précédent. On voit à quel point la presse canadienne est diligente et bien informée, et comme elle renseigne toujours exactement ses lecteurs.

....volé, pris et enlevé les articles suivant de la demeure, ou résidence d'été, de Mme Thomas Molson, savoir: 25 fourchettes d'argent, 22 cuillers d'argent, un couteau à beurre à manche en os, une lunette d'opéra avec étui, 50 articles de lingerie de ménage, marqués "J. T. Molson", un jeu de cartes, une petite boîte contenant une paire de ciseaux et une brosse à dent, deux balles, deux nappes en toile, le tout propriété et possession dudit J. T. Molson, et estimé à au moins cinquante dollars.

Eugénie Côté a été condamnée le 18 mai pour ladite infraction à cinq ans d'incarcération dans le pénitencier ordinaire de la province de Québec.

Donné sons mon seing et sceau, les jour, mois et année ci-dessus mentionnés en premier lieu, à Rimouski, dans le district ci-dessus mentionné.

(*Signé*) : H. R. Fiset.

Pour copie conforme
Arthur Chamberland,
Greffier de la Couronne et de la Paix.

Ainsi donc, Vénus Côté n'a pas été condamnée au pénitencier pour s'être habillée en homme et avoir "fait sa petite part". Elle était cambrioleuse et fut condamnée comme telle: elle faisait "sa petite part". On serait surpris, peut-être, que Vénus Côté ait été condamnée à une si longue détention, mais ce n'était pas la première fois qu'elle se distinguait ainsi. Voici ce que constate un rapport transmis par le juge à M. le Procureur général:

Rimouski, 13 juin 1918.

A l'honorable M. le Procureur Général,
Québec.

Cher monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre les renseignements demandés au sujet de la prisonnière, Eugénie Côté, actuellement détenue au pénitencier de Kingston.

Eugénie Côté a été condamnée le 18 mars 1918, pour avoir volé des marchandises dans la maison de Mme J. T. Molson, à Petit-Métis.

La liste des marchandises mentionnées dans l'acte d'accusation ne contient qu'une indication partielle des articles de prix enlevés par la prisonnière dans cette circonstance.

L'accusée est récidiviste, ayant été condamnée par moi, le 21 novembre 1916 à cinq mois de prison pour effraction dans la maison de Mme Moïse Habib, à Mont-Joli.

Le fait qu'elle était habillée en homme lors de son arrestation et de son procès n'a nullement influencé la nature ou la gravité de la peine qui lui a été infligée.

Deux jours après son incarcération dans la prison commune à Rimouski, elle s'évada et cette circonstance la rend passible d'une châtiment ultérieur.

Ainsi cette chèré petite dame, cette protégée du "Globe" était d'avance assez bien connue de la police, et parfaitement au fait de toutes les roueries du métier, car après son incarcération, elle réussit à s'évader et endossa le costume masculin.

Cette fille est entièrement dénuée de sens moral. Elle fume, chique, jure, blasphème et court les rues et les grands chemins, comme le premier vagabond venu, et ce qui rend son cas encore plus grave, c'est que depuis quelques mois elle s'habillait en homme, car sous ce déguisement elle était à même d'aller partout où bon lui semblait sans attirer l'attention et occasionnait ainsi aux plus graves désordres.

Si vous désirez obtenir de plus amples renseignements au sujet des lieux qu'elle fréquente et de sa condition morale, vous pourriez vous mettre en communication avec les curés de Mont-Joli et de Saint-Joseph de Lepage, et ils seront en mesure de vous en dire de belles.

Au moment de son arrestation, elle était habillée en homme. Elle déclara se nommer Xavier Côté, âgé de dix-neuf ans. Elle portait les cheveux courts, et était tellement malpropre de toute manière, que je ne pus la reconnaître tout d'abord; et c'est seulement lorsque nous arrivâmes à Mont-Joli que je m'aperçus que j'avais encore à m'occuper d'Eugénie Côté.

A part tous ses autres vices, elle est cambrioleuse d'ancienne date, et nullement susceptible d'être réformée.

(*Signé*) : H. R. Fiset.

Ainsi, monsieur l'Orateur, le "Globe" de Toronto était bien renseigné, n'est-ce pas, par son correspondant. Mais au mois de juin de l'an dernier il entrait dans le jeu de ce journal de prêcher l'unionisme plutôt que de vérifier l'exactitude de ses dires. J'espère que le "Globe" s'empressera au moins de présenter ses excuses au magistrat et aux habitants de ce district et aussi à ses lecteurs. Et qu'il n'omette pas de s'excuser auprès du ministre de la Justice, car, malheureusement, celui-ci n'était pas bien vu de ces messieurs, et les déclarations du "Globe" nous font clairement voir qu'il n'était pas "persona grata" auprès de ce groupe du cabinet. Telle est l'affaire, monsieur l'Orateur, que je désire signaler à votre attention. On voit comment la presse canadienne subventionnée pour ses nouvelles a renseigné le public dans cette circonstance particulière.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Département des Affaires navales (Administration centrale).—Traitement du personnel, $298,900. Dépenses casuelles, $50,000.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre des Affaires navales): Monsieur le Président, avant de demander au comité de s'occuper des prévisions budgétaires des Affaires navales, il est dans l'ordre que je réponde aux allégations dirigées il y a quelque temps, contre ce service, par l'honorable représentant de Lunenburg (M. Duff). Je regrette que mon honorable ami n'ait pas cru devoir me prévenir qu'il allait alors porter ces accusations devant la Chambre; j'aurais été à mon siège pour répondre aux déclarations inexactes qu'il a faites. Si l'honorable député avait dit que les navires composant la marine royale canadienne n'avaient pas la valeur nécessaire, je ne me sentirais pas si enclin à engager une discussion avec lui. Mais il a cru bon d'énumérer une longue liste d'accusations fausses contre les marins et officiers loyaux et compétents qui défendirent les côtes du Canada de leur mieux—comme ministre du service naval, je suis heureux d'ajouter: de la façon la plus efficace—pendant la durée de la guerre.

Je n'ai pas l'intention de réfuter toutes les imputations de l'honorable député: cela prendrait trop de temps et, probablement, ennuierait le comité. Je suis certain qu'il ne les a pas préparées lui-même; on les a réunies pour lui. A Halifax, l'automne dernier, j'ai rencontré par hasard un homme bien connu, qui n'est pas membre de cette Chambre, très occupé à réunir tous les renseignements qu'il pouvait, et qui fournirent à l'honorable député les munitions défectueuses dont il s'est servi. Je suis peiné que l'honorable député n'ait pas lui-même approfondi soigneusement ces choses; il n'aurait pas, j'en suis convaincu, porté ces accusations, s'il avait su qu'elles ne pouvaient être établies.

Je pourrais mentionner en premier lieu que la marine royale canadienne ne comprenait que trois cents hommes quand la guerre se déclara, le 4 août 1914. Soudainement, le service naval fut appelé à fournir des convoyeurs pour les navires partant de Montréal, Québec, Halifax et Sydney, ainsi que les patrouilles nécessaires. Les honorables députés comprendront tout ce que signifie une augmentation soudaine d'effectifs passant de 300 à 5,000 hommes. Pendant la durée de la guerre, plus de dix mille marins entrèrent dans le service. Je m'indigne, et le peuple canadien, j'en suis sûr, s'en indignera aussi, des accusations très injustes et mal fondées que l'honorable député (M. Duff) a cru bon de porter contre les braves officiers et marins, canadiens ou britanniques, qui vouèrent leur temps et leurs meilleurs efforts au Canada, menacé dans son existence même. Je suis heureux

de profiter de cette occasion pour rendre hommage au travail splendide des officiers et marins impériaux de notre service et des braves et valeureux officiers et marins canadiens. Durant les quatre années et demie de la guerre, ils furent exposés à toutes sortes de misères et de périls. Je suis surpris et désappointé qu'un membre de ce Parlement puisse, comme le député de Lunenburg l'a cru bon, de porter semblables accusations gratuites et mal fondées contre ces patriotes qui rendirent au Canada et à l'empire, durant la guerre, un service si dévoué et si désintéressé.

M. DUFF: Je n'ai rien dit de tel. Que le ministre lise mon discours; il verra que j'ai pris la défense des marins et de quelques-uns des officiers.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a porté des accusations contre les marins; il a dénigré la compétence du service naval du Canada. Après avoir dénoncé le service naval pour cause d'incapacité et l'avoir ridiculisé, il ne devrait pas aujourd'hui nier les imputations qu'il a portées contre nos équipages du service naval canadien. L'honorable député écoutera sans doute avec intérêt ce qu'un chauffeur avait à dire d'une de ses accusations. C'est publié dans le "Star" de Montréal:

Ce que la marine a fait.

Monsieur.—Récemment, j'ai lu dans le "Star" qu'un M. William Duff, de Lunenburg, dénonce les équipages du service naval chargé de la surveillance des côtes de la Nouvelle-Ecosse. Or, sans le service naval, aucun bateau de pêche de Lunenburg ne serait à flot aujourd'hui. J'étais à bord d'un des navires du service, le "Stadacona". Nous fûmes envoyés par un mauvais temps à la recherche de la flotte de pêcheries de Lunenburg. Nous la trouvâmes sur le Grand Banc de Terreneuve et l'escortâmes à son port; car il y avait des sous-marins aux environs. Nous ne nous arrêtâmes qu'après avoir halé chaque bateau. Il y en avait plus de soixante, m'a-t-on dit. Je ne les ai pas comptés moi-même. Ils étaient éloignés d'environ cinq milles. Durant tout ce temps, les canonniers étaient à leurs pièces, jour et nuit, guettant les sous-marins. J'apprends par hasard que le "Lady-Evelyn" n'est pas le navire le mieux équipé du service et qu'en son voyage aux îles de la Madeleine il apporta quelque chose de valeur beaucoup plus grande que des crayons de mine. M. William Duff, de Lunenburg, peut savoir beaucoup de choses, mais il ne sait pas tout.

GEORGE GOODMAN,
Chauffeur.

Maintenant l'honorable député dit qu'il n'a pas porté d'accusations contre les officiers et les marins du service naval du Canada. Alors que voulait-il dire, quand il a déclaré que lorsque le vaisseau-citerne Lux Blanca fut coulé par un sous-marin à plusieurs milles de la bouée à gaz au large d'Halifax, les officiers supérieurs à Halifax prenaient le thé et jouaient au bridge? Quand j'accuse aujourd'hui l'honorable député d'avoir fait des déclarations injustes et mal fondées à l'endroit des officiers et marins du service naval, il essaye de faire croire qu'il ne les a pas accusés, mais qu'il ne faisait allusion qu'aux navires. Cette explication tardive ne servira certainement pas à grand'chose.

Il est étrange de voir que l'honorable député a été prendre ses renseignements d'un officier subalterne, le lieutenant Julian, qui ne connaissait absolument rien en matière navale avant la déclaration de la guerre et qui n'en connaît guère plus actuellement. En débitant sa longue liste de prétendues accusations, il a dit avoir demandé à ce jeune politicien qu'est le lieutenant Julian, à quoi il attribuait le mauvais fonctionnement du service naval du Canada, et le lieutenant Julian de lui répondre que cela était dû à sir Robert Borden et à l'ancien parti conservateur. Cela montre clairement que les accusations étaient lancées dans le but de gagner un avantage politique quelconque.

Le regretté chef du parti libéral, sir Wilfrid Laurier, a fait de son mieux pour créer un service naval canadien, et il a fait adopter la loi du service naval. Les navires que nous avons aujourd'hui sont ceux qu'a créés le parti libéral. Cependant un libéral comme l'honorable député de Lunenburg vient calomnier la marine qui a été créée par son regretté chef.

Je n'ai pas l'intention de m'engager dans une discussion politique au sujet de la politique navale du Canada. J'ai toujours beaucoup regretté que la question de la défense des côtes du Canada soit devenue un sujet de controverse entre les deux partis; j'eusse préféré qu'on la traitât comme un problème national, absolument indépendant de la politique. Aussi, je ne veux point, cet après-midi, refaire l'histoire des anciennes administrations libérales et conservatrices relativement à la politique navale au Canada. Cette politique fera le sujet d'une discussion ultérieure. A la prochaine session, je suis sûr que le Gouvernement soumettra au Parlement et à la nation une politique navale qui recevra l'appui unanime des députés et du public en général.

La première accusation portée par l'honorable député (M. Duff) est celle-ci:

Je vais démontrer, monsieur le Président, que pour ainsi dire la totalité de ces 31 millions a été gaspillée, qu'elle n'a pas été dépensée dans l'intérêt des contribuables du Canada, que la

dépensé était absolument inutile et n'a, en aucune façon, aidé à défendre le Canada ou à protéger les biens de ses citoyens.

Voilà vraiment une belle accusation à porter contre le parti libéral qui a créé le service naval du Canada. Il est curieux que dans tout son discours, l'honorable député ne soit pas revenu sur la question pécuniaire, si ce n'est pour dire que le Gouvernement gaspillait de l'argent en achetant beaucoup de petits bateaux qui étaient absolument inutiles.

Puis l'honorable député a parlé du Niobé et du Rainbow. Il a dit:

Peu après que l'honorable J. D. Hazen eut pris la direction du ministère des affaires navales, on licencia les équipages de ces navires; les jeunes gens furent renvoyés dans leurs foyers et on ne garda que quelques hommes à bord comme gardiens.

Voici quels sont les faits. Le 28 juillet 1914, lorsque les événements en Europe prirent une tournure alarmante, le Rainbow avait son équipage au complet. Ce jour-là il reçut l'ordre de se préparer pour le combat, et le 2 août il fut envoyé en mer pour croiser au large de l'île de Vancouver, afin d'être prêt à empêcher toute attaque soudaine de la part des sous-marins allemands que l'on savait être sur la côte ouest d'Amérique. Aussitôt la déclaration de la guerre le 4 août, ordre fut donné au Rainbow d'aller dans le sud pour accompagner les canonnières anglaises Algerian et Shearwater jusqu'à Esquimalt. Il s'acquitta très bien de sa mission. Le "Rainbow" est resté continuellement en mer jusqu'à son licenciement dans le printemps de 1917. Durant sa période de service il a couvert environ 50,000 milles et ses opérations se sont étendues de Panama à la côte nord de la Colombie-Anglaise. Après la bataille au large des îles Falkland, la flotte allemande du Pacifique n'était plus à craindre; mais il y avait encore beaucoup à faire dans le Pacifique jusqu'à l'entrée des Etats-Unis dans le conflit. Il fut alors décidé que l'équipage du Rainbow qui était bien entraîné et expérimenté pouvait rendre de plus grands services sur l'Atlantique. Voilà pour le Rainbow.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a aussi parlé du "Niobé".

A la déclaration de guerre, dit-il, "on constata que les chaudières du navire étaient dans un tel état de délabrement qu'il faudrait plusieurs mois pour les remettre en condition de servir." Voilà les faits dans leur réalité, qui ne concordent nullement avec l'affirmation du député de Lunenburg. Le 28 juillet, le "Niobé" reçut ordre de se préparer pour la guerre. On prit immédiatement les mesures voulues pour le remettre en état de service et recruter un équipage affecté à ce navire. Il était prêt à prendre la mer, le 31 août 1914. Il rejoignit immédiatement l'escadre de l'Amérique du Nord et des Antilles, sa principale fonction étant d'escorter le steamer "Canada" portant le régiment Royal-Canadien aux Bermudes et de revenir avec un régiment impérial. Il fit alors la police du golfe Saint-Laurent et de la côte de Terre-Neuve, et escorta le premier contingent canadien, qui se préparait au départ, durant son passage dans les eaux canadiennes. Plus tard il fit partie de la flotte de surveillance de New-York, jusqu'à ce que l'équipage fût licencié en septembre 1915, après une année de bon service, durant laquelle il parcourut 30,000 milles. On le voit donc, il y a un notable écart entre l'accusation formulée par l'honorable député qui prétend que le "Niobé" n'était pas en état de navigabilité et les faits dans leur réalité que je viens d'exposer. En outre, à la demande de l'amirauté on enleva tous les gros canons du "Niobé" pour les affecter aux navires de la marine marchande, mais seulement après qu'il eut accompli le service en mer que je viens de dire.

L'honorable député a bien voulu dire qu'il n'imputait aucun blâme à mon administration, mais qu'il ne saurait exonérer celle de mon prédécesseur, sir Douglas Hazen. En toute justice pour mon prédécesseur au ministère, disons ici qu'on ne saurait le blâmer si le service naval du Canada n'a pas rendu plus de services durant la guerre, encore qu'il se soit bien acquitté de la tâche qu'on lui a confiée.

Durant les premiers mois de guerre, le Gouvernement canadien s'informa de l'amirauté si, à son avis, il était nécessaire de faire des préparatifs pour la défense navale. L'amirauté répondit qu'il n'était pas nécessaire de faire de préparatifs navales et que le Canada devait consacrer tous ses efforts aux forces militaires.

Au printemps de 1915, la même demande aboutit au même résultat. A l'automne de 1916, l'amirauté demanda soudain au Gouvernement canadien de faire certains préparatifs pour la défense navale. Le département des Affaires navales se mit à l'œuvre immédiatement et avec vigueur, et toutes les propositions de l'Amirauté furent exécutées presque dans leur intégralité et dans la plus large mesure possible en pareille circonstance. On en voit le résultat dans le grand nombre de patâches de surveillance de types divers et de grandeurs différen-

tes affectées à la défense contre les sous-marins.

On le voit donc, en deux circonstances le Gouvernement s'est informé auprès de l'amirauté si le Canada pouvait rendre plus de services qu'il n'en rendait dans le moment et la réponse fût que le gouvernement britannique désirait que le Canada fit converger tous ses efforts vers les forces militaires qu'il fallait transporter outre-mer. L'honorable député (M. Duff) a fait en outre cette intéressante observation:

J'affirme ici que si le "Niobe" eût été prêt à prendre la mer, le jour même de la déclaration de guerre, il aurait réussi à capturer des prises de guerre qui auraient indemnisé le pays des dépenses affectuées durant la première année de guerre.

J'en suis convaincu, l'honorable député se trouve en singulière posture, cet après-midi, après avoir exprimé des vues qu'il a empruntées de partisans outrés, peu soucieux de l'exactitude de leurs affirmations. L'honorable député a sans doute fait allusion aux navires allemands arrivant aux ports américains ou en partant; mais je dois lui dire que le gouvernement allemand avait bien eu soin d'avertir d'avance tous les capitaines de navires qu'en toute probabilité la guerre serait déclarée, et en recevant cette nouvelle, ces vaisseaux ont eu soin de demeurer à l'abri dans les ports neutres. Il est intéressant de savoir qu'un croiseur impérial d'un type semblable au "Niobé" entra au port d'Halifax, le lendemain de la déclaration de guerre et que les navires impériaux ont continuellement surveillé la côte de l'Atlantique, à partir de ce moment. Ni ce navire ni d'autres vaisseaux de la flotte n'ont fait de captures au large des côtes du Canada ou du nord des Etats-Unis et cela à mon avis, fait complètement justice de la supposition que si le "Niobé" eût été en mer, il aurait fait de précieuses captures. Que le comité en soit bien convaincu, le gouvernement impérial était parfaitement au courant des possibilités de la situation et avait pris les mesures voulues pour y faire face.

Plus l'honorable député s'est avancé au cours de son argumentation, plus il s'est éloigné de la vérité des faits. Il tient à savoir pourquoi le "Niobé" n'a pas capturé le steamer allemand "Willehad". Si l'honorable député s'était donné la peine de se renseigner sur les faits réels, il saurait que ce steamer allemand "Willehad" partit de Montréal le 1er août, et la guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne n'a été déclarée que le 4 août.

Malgré cela, l'honorable député s'attendait à ce que le "Niobé" ouvre ses batteries et sinon coule le steamer allemand, du moins le capture avant la déclaration de la guerre. Je suis surpris que l'honorable député ait fait une déclaration si inexacte devant les intelligents membres de cette Chambre.

M. COPP: Quand le navire a-t-il quitté Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est parti de Montréal le 1er août.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quand est-il passé à Québec?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il a passé à Québec le 2 et ses mouvements ont été surveillés et communiqués télégraphiquement au département naval, tout le long du Saint-Laurent. De plus, le navire "Canada" a été prêt à l'intercepter dans le cas où la guerre serait déclarée pendant qu'il se trouvait dans les eaux canadiennes.

M. DUFF: Où se trouvait ce bateau, le 4 août?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le 4 août, il avait quitté les eaux canadiennes et il était en route pour Boston, où il arriva le 5 août. Mais l'honorable député dit que pendant que ce navire descendait le Saint-Laurent, le service naval ne l'a pas surveillé et n'a rien fait pour le capturer. Il est évident que si nous ne l'avons pas fait, c'est que la guerre n'avait pas encore été déclarée. L'honorable député a dit à propos de la "Princesse-Cécilia":

Ce fut une humiliation pour les habitants de la Nouvelle-Ecosse d'apprendre que le navire du North-German Lloyd, "Princess Cecilia" avait quitté Boston un jour ou deux après la déclaration de la guerre, avec la cargaison la plus importante qui soit jamais sortie de ce port....et qu'on n'a pu faire aucun effort avec le "Niobé" ou un autre croiseur canadien pour prendre la mer et capturer ce navire.

Voici les faits: La "Princesse-Cecilia" a quitté New-York le 28 juillet 1914, une semaine avant la déclaration de la guerre, pour atteindre un port d'Europe. Quand les perspectives étaient menaçantes, elle était à moitié chemin sur l'Atlantique. Elle reçut l'ordre par télégraphie sans fil de revenir aux Etats-Unis et arriva à Bar Harbour le 4 août, avant la déclaration de la guerre. Elle quitta Bar Harbour le 6 novembre 1914, en vertu d'une entente entre les gouvernements anglais et des Etats-Unis, pour se rendre à Boston, afin qu'on puisse exercer sur elle une surveillance plus active. Elle n'a quitté Boston qu'après l'entrée en guerre des Etats-Unis,

en 1917, et alors elle a porté le pavillon américain. On n'a pu faire aucune prise dans les eaux de l'Atlantique-Nord, parce que les navires allemands sont simplement restés dans des ports neutres, ou s'y sont réfugiés pour chercher un abri, procurant plus tard une riche moisson à ces neutres quand ils entrèrent en guerre et s'emparèrent sans effort de centaines de millions de tonnes des plus beaux navires du monde.

L'autre accusation de l'honorable député est celle qui se rapporte à ce qu'il appelle un gaspillage d'argent pour les petits bateaux patrouilleurs. Je ne suppose pas que l'honorable député savait que le service naval canadien avait dû pourvoir à un système très nombreux de patrouilles. Non seulement nous avons dû établir des patrouilles aux abords de nos principaux ports de l'Atlantique, tels qu'Halifax et Sydney, mais nous avons dû fournir des escortes pour les nombreux convois qui transportaient les troupes canadiennes et américaines au delà de l'Atlantique, des ports de Montréal, Québec, Halifax et Sydney. Les hommes de notre service de patrouille qui ont servi à bord de petits chalutiers ou de remorqueurs, par toute espèce de temps, ont accompli un aussi bon service et méritent autant d'éloges pour ce qu'ils ont fait que nos braves soldats qui ont combattu dans les tranchées en France, pour tout ce qui nous est cher. Je ne peux pas faire autrement que d'être incommodé de ce que l'honorable député de Lunenberg ait cru devoir faire des observations aussi légères et aussi sarcastiques contre les hommes du service naval qui ont rendu des services aussi signalés au Canada. Il peut être intéressant pour les membres du comité de savoir ce que nous avons fait avec nos patrouilles sur les côtes de l'Atlantique. L'escadre des bateaux patrouilleurs comprenait:

10 navires patrouilleurs auxiliaires.
12 chalutiers canadiens (nommés).
7 chalutiers balayeurs du type connu comme P.V. et numérotés.
36 chalutiers (connus comme T.R. et numérotés).
36 remorqueurs (connus comme C.D. et numérotés).
15 remorqueurs (prêtés temporairement par l'amirauté et connus comme I.D. et numérotés).
6 chasseurs sous-marins américains.
1 torpilleur américain (affecté au service aérien, Halifax).

Tous les navires ci-dessus ont été manœuvrés par des hommes dépendant du service naval, à l'exception des navires des Etats-Unis; le nombre total des marins s'est élevé approximativement à deux mille.

L'étendue que l'on a dû patrouiller et sur laquelle on a fait continuellement des opérations, allait de Belle île à Shelburne et depuis la pointe des Monts, dans le Saint-Laurent, jusqu'aux Virgin Rocks, et comprenait les bancs de la Nouvelle-Ecosse et les grands bancs. Cette étendue donnait environ 1800 milles de côtes, en outre de la haute mer et des routes qu'il fallait patrouiller.

Les navires chargés de surveiller les eaux accomplirent les services qui suivent:

Surveillance du littoral et faire des enquêtes à n'importe quel endroit de la côte relativement aux rapports concernant des navires suspects signalés, des lumières suspectes, les mines possibles et le reste.

La surveillance constante de certaines positions d'une importance stratégique.

Surveillance fréquente des grands bancs et des bancs de la Nouvelle-Ecosse et renseigner les navires de pêche relativement à l'activité des sous-marins ennemis.

Surveillance au large des ports d'Halifax et de Sydney.

Dragage quotidien à la recherche des mines sous-marines aux abords d'Halifax, de Sydney et de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Explorations fréquentes des eaux où l'ennemi aurait pu poser des mines sur le parcours des routes que suivent les navires cabotiers.

Escorter les navires transportant les approvisionnements de l'armée jusqu'à 150 ou 200 milles en mer. Ces convois comprenaient de 25 à 43 navires.

Escorter les transports chargés à leur départ des eaux canadiennes.

Escorter continuellement les navires cabotiers naviguant entre le littoral canadien et Terreneuve.

Surveillance systématique des régions où l'on avait raison de croire que des sous-marins ennemis se cachaient. Les navires du service de surveillance ont de plus accompli de nombreux sauvetages.

Les forces maritimes étaient réparties entre le port d'Halifax et celui de Sydney en proportion des mesures actives nécessaires dans le voisinage de ces ports; de plus les forces stationnées à chacun de ces ports étaient divisées en flottilles qui étaient utilisées respectivement pour la surveillance, l'escorte des convois, le dragage des mines, etc.

Le principal principe sur lequel on s'est appuyé pour fixer le temps que les navires des différentes flottilles devaient passer en

mer, ce fut de maintenir les deux tiers des équipages de la marine en activité de service, tandis que l'autre tiers était au port où les navires étaient réparés, remplissaient leurs soutes de charbon, s'approvisionnaient, etc., tandis que les équipages suivaient des cours d'artillerie, dragage de mines, signaux, hydrophonie, bombes sous-marines et le reste. Ces détails permettent de constater que les navires du service naval étaient à l'œuvre les deux tiers du temps. Or, si nous tenons compte des conditions atmosphériques, sur le littoral, de la catégorie des navires utilisés, du petit nombre des marins composant les équipages, de la tension constante et de la somme de travail à exécuter même lorqu'ils étaient de retour au port, il est facile de se convaincre qu'on ne pouvait faire mieux, tout en exerçant une surveillance efficace.

Tant que la guerre a duré, la plus stricte censure a été en vigueur, de sorte que ni mon prédécesseur, ni moi-même n'avons été en mesure de faire connaître au public la tâche splendide accomplie par le service naval canadien. Dans un sens, le pays doit une certaine reconnaissance à l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) d'avoir porté ces accusations, puisqu'elles nous fournissent l'occasion, non seulement de les réfuter sur toute la ligne, mais encore de faire consigner dans les colonnes des Débats les magnifiques services que la marine canadienne a rendus au cours des quatre années et demie qu'a duré la guerre.

J'ajouterai aussi que les navires de la marine canadienne ont découvert plusieurs mines allemandes, et personne ne peut estimer le nombre de vies et de vaisseaux qui ont été épargnés grâce à la vigilance inlassable qu'ils ont exercée sous ce rapport. Mais il est encore un autre aspect à la question. Les citoyens d'Halifax et de Sydney, qui ne sont pas au fait des méthodes employées par le service de surveillance, en observant les allées et venues de ces navires se ressemblant beaucoup entre eux, avaient dans l'idée que les chalutiers et les gabares ne prenaient jamais la mer. Cette croyance a permis, parfois, à certaines gens d'accuser les marins canadiens de passer leur temps à assister aux thés dansants, gaspillant ainsi les deniers publics. En réalité, ces chalutiers et ces gabares prenaient la mer en tant que divisions de la flotte, et quand ils avaient fait le nombre de jours voulus au large, ils rentraient au port afin de se préparer à une nouvelle croisière. Certes! personne ne reprochera à ces marins les courts congés dont ils jouissaient en revenant au port. Je passerai sous silence les observations de l'honorable député relativement aux navires nolisés et aux petits bateaux à gazoline; voici, toutefois, une affirmation que je ne puis laisser passer sans la contredire. Il a dit:

> Lorsqu'il fut constaté que le port d'Halifax était encombré de ces navires, une base fut établie au port de Sydney. Or, je n'hésite pas à l'affirmer, les dépenses que l'on a faites pour fins navales dans le port de Sydney ont été absolument gaspillées et le fait de réunir ces navires dans le port n'a pas produit les moindres résultats appréciables.

Voilà une affirmation passablement énergique de la part d'un honorable député qui n'était pas du tout au fait de la situation. En considération de la brève esquisse de la lourde tâche qu'ont accomplie les navires de surveillance à Halifax et à Sydney, que j'ai faite tout à l'heure, je ne puis comprendre comment l'honorable député ose se lever de son siège et affirmer que ces navires n'ont rendu aucun service au Canada. Sans compter que le maintien d'une base à Sydney constitue un gaspillage inutile des deniers publics. L'honorable député de Lunenburg fait des signes de dénégation. Cependant je viens de citer les paroles textuelles qu'il a prononcées et je les lirai encore une fois. Il s'est exprimé ainsi:

> Je n'hésite pas à dire que cette forte dépense de deniers pour des fins navales dans le port de Sydney constitue une perte pure et simple.

Je conteste cette assertion, et je la conteste énergiquement. Ce n'a pas été de l'argent perdu que celui que l'on a dépensé à Halifax ou à Sydney. Les expressions me manquent pour rendre justice à la bravoure et à la compétence des hommes de notre service de patrouille. Ici encore l'honorable député prouve bien qu'il ne peut avoir obtenu ce renseignement d'une source digne de confiance.

C'est au printemps de 1915 que la base navale de Sydney a été établie. Elle a pris un caractère de permanence en 1916. Durant l'été, presque tout le commerce d'exportation du Canada est passé par le détroit de Cabot. Le port de Sydney a pris beaucoup d'importance pendant la guerre, et l'amirauté s'en est servi en 1917 pour y réunir les convois qui des ports de l'Amérique du Nord partent pour l'Europe. Toutes les semaines on a vu partir régulièrement de Sydney des convois de trente ou quarante navires marchands, ou même davantage. Cette ville a certainement été une base très importante d'opérations, au dire non seulement des fonctionnaires techniques du service naval canadien, mais aussi de l'amirauté. L'avis qui m'a été commu-

niqué à titre de ministre des Affaires navales me semble avoir plus de poids que les informations inexactes dont parle l'honorable député. Le représentant de Lunenburg arrive ensuite avec cette déclaration:

Des capitaines et seconds ont été enlevés à la marine marchande et tenus à Halifax pendant des mois à ne rien faire.

Cela pourrait avoir de l'à-propos par un temps d'élection générale, mais je m'explique difficilement que l'honorable député puisse dire que l'on a pris ces hommes au service de la marine marchande et qu'on les a retenus à Halifax pendant des mois à ne rien faire. Quels sont les faits? Lorsque l'amirauté décida de construire soixante chalutiers et cent traîneaux, le ministère convint de fournir les équipages de ces bâtiments pour les eaux canadiennes. Cela comportait une addition d'au moins 1,600 officiers et hommes de manœuvre. Il est clair qu'on ne pouvait recruter et instruire en un jour ces équipages pour la mission particulière qu'ils avaient à remplir et c'est pourquoi ils furent recrutés et tenus disponibles pour que, à mesure qu'un vaisseau sortirait des mains du constructeur, l'équipage pût être dépêché sur les lieux pour amener le vaisseau en mer sans perdre de temps. Voilà ce que faisaient ces hommes à Halifax, quand l'honorable député dit qu'ils n'y faisaient absolument rien.

M. COPP: Le ministre pourrait-il me dire quelle année c'était, et à quelle époque de l'année ces équipages attendaient ainsi les chalutiers.

L'hon. M. BALLANTYNE: S'il faut descendre à de pareils détails, indiquer le mois et le jour, tout ce que je peux dire c'est que je n'ai pas sous la main ce renseignement. Je ne peux dire non plus si c'était par un temps de pleine lune ou de demi-lune; mais, si vous tenez à le savoir, je peux m'en assurer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre affirme-t-il que l'on n'a pas tenu ces équipages à Halifax pour y attendre que les navires fussent prêts.

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, je n'ai pas dit cela.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dira-t-il que l'on a pas tenu là des hommes par centaines tout un hiver?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'affirme qu'on ne les a pas tenus là tout un hiver, ni par centaines, mais il va de soi qu'un certain nombre d'hommes d'équipage

étaient retenus là pour y attendre ces navires. L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) fait ensuite cette assertion au sujet des navires:

Leur état nécessitait de constantes réparations, la plupart n'étaient pas en état de prendre la mer et n'auraient pu doubler une pointe.

J'ignore où l'honorable député a pu prendre ces renseignements; mais, vu l'importance de leur mission, je dirai que ces vaisseaux étaient toujours tenus autant que possible en parfait état. Il y avait lieu à un manquement possible quand ces vaisseaux recevaient l'ordre de se mettre en marche. Ils étaient toujours par suite visités quand ils arrivaient dans le port, et ils subissaient les petites réparations devenues nécessaires; on mettait à ce travail tout le temps voulu. Il va sans dire que la rapidité avec laquelle on les construisait, à cause de l'urgence, donnait lieu à un plus grand nombre de petits défauts que dans les cas ordinaires.

L'honorable député parle ensuite de l'équipage du chalutier n° 30, et il porte certaines accusations au sujet de ce vaisseau. Au mois de juillet 1918, ce chalutier était employé à escorter les convois et navires marchands en partance. L'honorable député parle de faire passer en conseil de guerre certains membres de l'équipage de ce bâtiment. L'équipage s'était plaint de voies d'eau dans le gaillard d'avant. Les calfats étaient tous engagés à des travaux plus urgents, et l'on n'avait pas pu entreprendre tout de suite les réparations. Le matin du 18 les hommes refusèrent de sortir le vaisseau, et c'est pourquoi il n'a pas pu prendre part à l'escorte qui accompagnait le convoi.

Le navire fut inspecté par le fonctionnaire préposé à l'examen des navires. Il fit rapport qu'il y avait une légère voie d'eau à tribord, une en arrière de la soute au charbon, une au-dessus de la table de la salle à manger, et une autre, la plus large de toutes, dans la cabine du capitaine. Il fit, en outre, rapport que ces voies d'eau ne représentaient qu'un cas de suppuration ordinaire et que le navire était parfaitement en état de tenir la mer. Le pays étant en guerre, et ces hommes-là ayant songé à leur confort plutôt qu'à la sécurité des navires importants et de la vie précieuse des personnes faisant partie de l'escorte, l'équipage fut traduit en cour martiale pour refus d'accomplir son devoir, et condamné à dix-huit mois de prison, sentence qui ne fut pas jugée trop sévère. Je tiens à dire à l'honorable député que le capitaine de l'"Hochelaga" ne faisait pas partie du tribunal

qui a jugé ces hommes-là et que, par conséquent, il a eu tort de s'attaquer à lui en vue de monter une cause contre le service naval. L'honorable député avait cependant recueilli, au sujet de l'"Hochelaga", certaines bribes de renseignements. Il a dit:

Il y avait en service un steamer, "Hochelaga", sous le commandement d'un certain capitaine et qui fut envoyé en mer pour faire la patrouille. Un bon matin, sa vigie aperçut un sous-marin et en fit rapport au capitaine, qui avait charge d'une dizaine de petits bateaux, à part du sien. Il donna immédiatement le signal de retourner au port, et au lieu de chercher à s'emparer du sous-marin et de risquer de couler par suite de cette tentative, le capitaine de l'"Hochelaga" fit volte-face et revint au port.

Cependant, l'honorable député vient nous dire qu'il n'a porté aucune accusation contre les officiers et marins du service naval du Canada.

M. DUFF: Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le compte rendu officiel fait dire à l'honorable député que le capitaine:

Donna immédiatement le signal de retourner au port.

N'est-ce pas là une accusation directe contre les officiers et marins du service naval?

M. DUFF: Contre quelques-uns, mais non pas contre tous.

L'hon. M. BALLANTYNE: Que mon honorable ami ne cherche pas à faire de distinction subtile; car ses paroles ne font aucune réserve. Il a accusé les officiers et marins qui étaient à bord de l'"Hochelaga". Maintenant, voici les faits: Le 25 août, les navires de patrouille, le "Cartier", l'"Hochelaga" et les chalutiers numéros 32 et 22, faisaient le service à trois ou quatre milles de distance. Vers une heure et quarante-cinq minutes de l'après-midi, la vigie de l'"Hochelaga" aperçut deux goélettes et les signala au capitaine, qui ordonna un changement de course afin de leur barrer la route. Arrivés à environ quatre milles des goélettes on aperçut un sous-marin dans leur voisinage et en même temps on en vit couler une. Alors le capitaine ordonna à son équipage de se préparer au combat, changea la course qu'il avait suivie par rapport au "Cartier", navire commandé par son supérieur et éloigné du sous-marin, puis annonça, par marconigramme, la présence du sous-marin dans ces parages. Aussitôt le 'Cartier" se dirigea, accompagné de l'"Hochelaga", vers l'endroit où le sous-marin était présumé se trouver, mais celui-ci avait disparu dans l'intervalle. Puis l'honorable député de Lunenburg demande:

Y a-t-il du bon sens qu'il ait été acquitté avec honneur?

Ses renseignements sont tout à fait inexacts. Voici les faits. Sur rapport de ce qui s'était passé, le capitaine de l'"Hochelaga" fut traduit en cour martiale pour le motif:

Qu'à la vue d'un navire ennemi avec qui il était de son devoir d'engager le combat, il avait failli, par négligence ou pour autre cause condamnable, de faire tous ses efforts afin de préparer son navire à l'attaque.

Il fut trouvé coupable et renvoyé du service de Sa Majesté. Impossible de s'imaginer que pareille sentence puisse équivaloir à un acquittement honorable. Rien de plus humiliant, en temps de guerre, que pareille sentence, puisqu'elle comportait non seulement la perte de sa commission d'officier mais celle de tout droit à une pension, à une gratification pour service en temps de guerre, à des médailles ou à d'autres avantages. Certes il était assez puni d'avoir fait preuve de négligence dans l'accomplissement de son devoir. Quoi qu'en dise l'honorable député, cet officier ne faisait pas partie du tribunal qui a jugé l'équipage du chalutier numéro 30 accusé d'avoir refusé d'accomplir son devoir.

Découvrant ensuite un autre nid de souris dans l'oreille d'un chat, mon honorable ami a parlé du "Lux-Blanca", destiné au transport de l'huile, et qui fut coulé par un obus ou torpillé par un sous-marin allemand, à 17 milles au large de la bouée à gaz du port d'Halifax. Il a porté plusieurs accusations de négligence coupable contre les fonctionnaires du ministère au sujet de la perte de ce navire. Voici une autre preuve pour établir qu'il a porté accusations sur accusations contre les officiers et marins du service naval du Canada.

Pendant une entrée en matière, l'honorable député s'en est défendu, mais en nous reportant à son discours, nous constatons qu'il a à maintes reprises dit des choses absolument injustes et inexactes sur le compte de ces braves. L'honorable député ajoute :

Pendant qu'on coulait ce vaisseau, plusieurs des officiers d'Halifax étaient présents à des thés mondains et jouaient au bridge. C'est ainsi que nous étions protégés sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

Je suis bien aise d'avoir l'occasion de réfuter complètement l'accusation injuste que l'honorable député a portée contre des officiers anglais, ayant fourni une belle carrière dans la marine impériale, et contre les excellents officiers et marins du service naval du Canada. Affirmer qu'en temps de guerre des hommes revêtus de

l'uniforme de la marine royale ont commis la faute d'assister à des réunions mondaines et de jouer au bridge pendant qu'on bombardait et coulait un vaisseau-citerne au large du port d'Halifax, est, de la part de l'honorable député, une absurdité et une sottise et je repousse cette accusation comme injuste et entièrement fausse.

En effet, voici la vérité au sujet du "Lux-Blanca"; elle pourra servir à renseigner l'honorable député. Ce vaisseau est parti d'Halifax vers sept heures du matin, le 5 d'août 1918. Une torpille l'a frappé à tribord alors qu'il se trouvait à environ 35 milles au sud-ouest de la bouée à gaz extérieure du port d'Halifax. Ce jour-là, il y avait beaucoup de brouillard. Le commandant des garde-côtes a reçu la nouvelle de l'attaque à une heure et trois quarts du soir, et des mesures ont été prises aussitôt. A ce moment-là, il y avait au large une divison de garde-côtes—c'est-à-dire quatre vaisseaux et deux vaisseaux américains à l'affût des sous-marins. La première venait de s'éloigner du convoi, et les derniers le suivaient encore. La dépêche par télégraphe sans fil fut envoyée aux deux unités; elle a été chiffrée, transmise, déchiffrée et les instructions ont été exécutées à deux heures et trois quarts.

C'était agir avec promptitude. Voilà ce qu'ont fait les officiers, au lieu de fréquenter des réunions mondaines et de jouer au bridge. Les gardes-côtes ne savaient pas au juste où ils se trouvaient, vu qu'ils étaient entourés de brouillard depuis quelque temps. Par malheur, le commandant a mal jugé de la situation, ayant pris conseil d'un pêcheur qu'il a rencontré, et en conséquence, il n'a pas communiqué avec le "Lux-Blanca". Le tribunal d'enquête l'a exonéré de tout blâme et le département a approuvé sa décision.

Quiconque connaît tant soit peu la navigation—à mon avis, l'honorable député ne s'y entend guère—sait que, lorsqu'il se trouve dans un brouillard épais, il n'est pas rare qu'un navigateur ne puisse pas dire quelle direction il doit suivre.

M. DUFF: Le ministre dit-il qu'il y avait de la brume ce jour-là ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui. L'honorable député, j'imagine, affirmera tantôt qu'il n'y avait pas de brume le jour en question.

M. DUFF: J'affirme absolument qu'il n'y avait pas de brume ce jour-là et je parie $1,000 que cette assertion est exacte.

L'hon. M. BALLANTYNE: La députation jugera d'après ce que j'ai déjà dit, si elle doit s'en rapporter à la parole du représentant de Lunemburg, plutôt qu'à celle du ministre du service naval.

Les chasseurs de sous-marins sont arrivés sur les lieux trop tard pour sauver le vaisseau, mais ils ont recueilli les survivants. Voilà la vérité au sujet de la perte du "Lux-Blanca".

Il est maintenant de mon devoir de réfuter une autre déclaration de l'honorable député. Il semble que plus il avançait dans son discours, plus il s'empêtrait dans des assertions inexactes.

Une VOIX: Il avait bu du thé.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il avait probablement pris du thé, et j'espère qu'il n'avait rien bu de plus fort.

M. DUFF: Je prierai le ministre de retirer son insinuation que j'ai bu quelque chose de plus fort que du thé.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je retire ma remarque, car je suis convaincu que l'honorable député se contenterait parfaitement de thé, principalement de "thé rose."

Voici une autre de ses assertions:

> Pendant qu'un sous-marin allemand était au large, le "Lady-Evelyn" a été envoyé aux îles de la Madelaine avec six crayons de mine.

Il est honteux que l'honorable député gaspille le temps de la Chambre en lui racontant de telles sornettes et qu'il me fasse perdre mon temps et celui de mes spécialistes à m'enquérir de faussetés afin de réfuter la sotte accusation qu'on a envoyé le "Lady-Evelyn" porter six crayons de mine aux îles de la Madeleine. En réalité, le "Lady-Evelyn" est parti de Sydney le 3 août, à cinq heures du matin, pour surveiller les eaux du golfe Saint-Laurent.

Au cours de cette patrouille, le navire fit l'inspection coutumière des stations de signaux situées sur sa route, pour y distribuer en même temps les approvisionnements nécessaires. Cette patrouille dura jusqu'au 7 août, à sept heures du matin, alors que le navire rentra à Sydney. Le sous-marin en question manœuvrait le 5 août au large de Halifax, et non pas dans les eaux surveillées par la patrouille de Sydney, dont faisait partie le "Lady-Evelyn".

Parlant ensuite de l'aide fournie par les navires des Etats-Unis, voici comment s'est exprimé l'honorable député:

> Un torpilleur américain au large du cap Canso, et reçut l'ordre de revenir à Halifax. En recevant cet ordre, le commandant répondit qu'il avait été informé qu'un sous-marin avait été vu dans les parages qu'il surveillait. Il ne lui fut pas moins ordonné de revenir à Halifax sous un prétexte futile, et à son retour on le

chargea de convoyer le navire qui devait conduire le prince Arthur de Connaught en Angleterre.

Or, l'exposé des faits est le suivant: la flottille de torpilleurs américains attachée à Halifax reçut l'ordre d'aller faire la patrouille du banc de Banquereau et de revenir à Halifax pour convoyer le "Shannon" qui devait transporter le prince Arthur de Connaught en Angleterre. Ces torpilleurs n'aperçurent aucun sous-marin, et la présence d'un sous-marin ne leur fut pas non plus signalée. Leur service de patrouille ne fut nullement modifié pour leur permettre de revenir à Halifax, et on suivit pour le "Shannon" simplement le programme qui avait été arrêté pour convoyer les navires de ce tonnage.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il en main le livre du bord du "Lady-Evelyn"?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est facile de se le procurer.

M. SINCLAIR: Le ministre peut-il nous dire où se trouvait le "Lady Evelyn" le 5 août?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette ne pouvoir dire sur-le-champ à l'honorable député à quelle longitude et à quelle latitude se trouvait le navire à cette date, et l'on ne s'attend pas, j'imagine, à ce que je sache cela. Mais je lui procurerai ces renseignements. Il est aussi inutile que je discute la marche du sous-marin.

Je passerai sous silence certaines remarques de l'honorable député pour en arriver à sa déclaration où il représente l'installation d'une base d'hydroavions américains à Halifax et à Sydney-Nord comme une source d'humiliation pour le Canada. Fort bien, voyons en quoi notre cher pays se trouve humilié. Les bases d'hydroavions à Halifax et à Sydney furent établies, construites et payées par notre ministère du service naval. Comme toutes les opérations navales sur la côte canadienne se faisaient d'après une entente entre les autorités impériales et américaines,—il s'agit naturellement de la période qui suivit l'entrée de nos voisins en guerre—il fut décidé, lors de l'installation de ces bases, que les Etats-Unis nous prêteraient le personnel requis, et pour d'excellentes raisons. Sans qu'il soit besoin d'entrer dans tous les détails, je mentionnerai le fait qu'un grand nombre de soldats américains s'embarquaient aux ports de Sydney et de Halifax, et qu'on jugea nécessaire d'installer des bases d'hydroavions à ces deux endroits. Il fut convenu que les Américains fourniraient gratuitement les machines, ce qu'ils firent généreusement, non seulement des hydroavions, mais des ballons d'observation, et ils étaient même prêts à fournir des dirigeables. Ils nous prêtaient également le personnel nécessaire, jusqu'à ce que nous ayons un nombre suffisant d'officiers canadiens pour prendre la place des Américains. Si l'on considère le nombre de soldats que nous avons envoyés outre-mer et le nombre de ceux qui ont servi dans notre marine, il n'est pas du tout humiliant pour le Canada, lorsqu'il s'agit de trouver des pilotes experts et des équipages pour les hydroavions, les ballons d'observations et les dirigeables—de s'adresser aux Etats-Unis et de leur emprunter les officiers et les hommes voulus en attendant que le Canada forme son propre personnel. D'ailleurs, le Canada a fait aussi en cela sa part. Nous nous sommes chargés de construire les hangars et de préparer des terrains d'atterrissage, les travaux s'accomplissaient rapidement et les hangars étaient partiellement construits lors de l'armistice.

Quant à la patrouille qu'ont faite dans les eaux canadiennes les navires américains, les Etats-Unis agissaient en tant que pays alliés. La grande flotte anglaise accomplissait, comme nous le savons tous, cette tâche herculéenne de convoyer les nombreux navires chargés de soldats, de munitions et de vivres, tout en tenant la flotte ennemie réduite à l'impuissance dans le canal de Kiel pendant toute la guerre. Pour cette raison, les Etats-Unis se chargèrent de faire la patrouille sur une certaine étendue des eaux canadiennes. Ils établirent leur base extérieure à Shelburne, afin de protéger l'entrée de leurs ports situés au nord. La patrouille de Lockport, à l'est et au nord, fut confiée au Canada. Les Etats-Unis ne faisaient donc que leur juste part en protégeant leurs propres havres et le transport de leurs soldats.

L'honorable député a mentionné une offre qui aurait été faite par M. J.-K.-L. Ross, s'engageant à payer le coût d'un croiseur anglais, si le Gouvernement se chargeait de construire quatre semblables croiseurs. Et cette offre aurait été refusée.

Il n'y a rien aux affaires navales montrant qu'aucune offre de cette nature ait été faite au commandant Ross. De plus, au début de mes observations j'ai indiqué clairement que le Gouvernement canadien, en deux circonstances, a demandé à l'amirauté si nous ne pouvions rien faire pour la construction des navires ou aider en quoi que ce soit le service naval. On a répondu: "Non, concentrez tous les efforts du Canada aux troupes militaires".

Puis, l'honorable député parle de l'explosion de Halifax. Voici ce qu'il dit:

Le "Mont-Blanc" n'avait nullement besoin de remonter dans le port, et les autorités navales n'avaient pas le droit de le lui permettre, vu qu'il y avait amplement d'espace dans le passage Est pour etc.

Je dirai qu'il n'y avait absolument aucune raison pour empêcher ce vaisseau de remonter dans le port d'Halifax. Le chenal est large et droit; les plus gros navires du monde y ont navigué durant toute la guerre avec facilité et sécurité par tous les temps. Les citoyens d'Halifax seraient les derniers, je crois, à prétendre que l'entrée du bassin de Bedford ne peut être d'accès par tous les temps et à toute heure, a condition que les capitaines et les pilotes des vaisseaux prennent les précautions d'usage. Il n'était donc nullement besoin de retenir le "Mont-Blanc" au dehors, parce qu'il y avait quantité d'eau et que le jour était parfaitement clair.

L'honorable député ajoute que la collision a eu pour cause la violation des règles de la navigation. En réponse, je dirai que j'ai ordonné aussitôt une enquête, en ma qualité de ministre des Affaires navales. Le tribunal était présidé par M. le juge Drysdale, d'Halifax. Le pilote MacKey fut trouvé coupable et son brevet lui fut enlevé. Le tribunal n'a pas le moindrement insinué que les autorités navales d'Halifax pouvaient être blâmées.

Un moment suffira pour répondre à l'accusation du jeune garçon Julian, dont l'honorable député invoque le témoignage. Selon lui, les arsenaux du port d'Halifax et d'Esquimalt auraient été dans un état déplorable. Je puis assurer à l'honorable député qu'ils ne l'étaient pas. Au contraire, on s'en servait couramment, alors et depuis on s'en est toujours servi. Je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre au sujet du "Niobé" et du "Rainbow", des vaisseaux de protection des pêcheries, ou de la réserve du service volontaire de la marine canadienne.

Si mon honorable ami (M. Duff) ne tient pas en très grande estime les officiers et les hommes du service naval canadien, notre souverain bien-aimé ne partage pas son avis. Il lui a plu de sanctionner les honneurs posthumes suivants:

M. Albert Mattison, maître d'équipage, suppléant de la marine canadienne, médaille Albert.

Edward S. Beard, chef soutier, réserve volontaire, 1731, réserve volontaire de la marine canadienne, médaille Albert.

John T. Gammon, premier maître d'armes, de la marine canadienne, membre de la division militaire de l'ordre de l'Empire britannique.

[L'hon. M. Ballantyne.]

Le chef E.R.A. de 2e classe Hay, de la marine canadienne, médaille pour le Mérite

Walter Crich, A. B., 1242. Terre-Neuve, de la marine canadienne, médaille pour le Mérite.

L'amirauté britannique a prié Leurs Seigneuries de donner leurs félicitations à l'officier suivant: M. Walter O'Oreilly canonnier, de la marine canadienne.

L'amirauté a envoyé des lettres de félicitations aux parents des marins suivants:

Chas. C. McMillan, premier gabier, de la réserve volontaire, 2496.

Carl C. Wilson, gabier, de la réserve volontaire, 1561.

Albert Sanders, gabier, de la réserve volontaire, 4066.

Freeman P. Nickerson, gabier, de la réserve volontaire, 1891.

Geo. H. Yates, soutier 2e classe, de la réserve volontaire, 5480.

Je crois avoir prouvé à la satisfaction de toute la Chambre que les accusations portées par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) relativement au personnel et au matériel du Service naval ne sont nullement fondées.

J'ai montré les splendides services rendus, et, en ma qualité de ministre des Affaires navales, j'ai dit tout le bien que j'en pensais. Je suis certain que la Chambre et le pays seront fiers du magnifique travail accompli par les officiers et les hommes du Service naval et dont ils ont entendu parler aujourd'hui pour la première fois d'une piètre manière.

En terminant ses observations l'honorable député (M. Duff) a proposé que l'on nomme un comité d'enquête des affaires du Service naval. Ce comité n'a pas sa raison d'être. Je crois avoir prouvé à l'évidence que pas une des accusations de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) ne saurait tenir debout.

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

Reprise de la séance.

M. DUFF: Monsieur le Président, il y a quelque dix-neuf jours le ministre des Finances, alors premier ministre intérimaire, a présenté une résolution qui a été discutée par cette Chambre. Le but de la résolution était d'affecter 350 millions de piastres à divers services du pays, dont une partie, nous a dit le ministre, aux fins navales.

A cette occasion, je me suis levé pour protester énergiquement contre l'affectation de la moindre partie de ces 350 millions à des dépenses navales et, cet après-midi, dix-neuf jours après l'étude de cette résolution et après les accusations que j'ai portées contre le ministère du Service naval, le ministre (M. Ballantyne) vient ici m'accuser

d'avoir manqué de courtoisie. Il se peut, monsieur l'Orateur, que je ne possède pas toute cette courtoisie qui est l'apanage de notre amiral du service naval, et il est certain que je n'occupe pas un grade élevé dans la marine, mais je souffre de cette accusation d'impolitesse, qu'elle soit lancée par le ministre du service naval ou par un autre.

Nous regrettons tous profondément la maladie qui a éloigné le ministre de son siège pendant si longtemps, car, depuis le 20 février jusqu'à ces jours derniers, nous ne l'avons pas vu à la Chambre. Cependant, les affaires de son ministère ont été dirigées par un ministre intérimaire, et je suis prêt à me faire contredire si je me trompe. Je sais que, durant son absence, le ministre se trouvait à Montréal, convalescent d'une longue et grave maladie. S'il était nécessaire que le ministre fût présent à la séance lors de la discussion de cette résolution et de toutes les questions qui s'y rattachent, le manque de courtoisie doit venir du premier ministre intérimaire qui a présenté cette résolution. Je ne savais pas que cette motion dût être présentée, je n'en avais pas été prévenu et j'ignorais de plus que nous serions appelés à discuter ces questions. Cependant, étant à mon siège à ce moment, je me suis levé et j'ai porté contre l'administration des affaires navales certaines accusations que le ministre n'a pas encore particulièrement démenties cet après-midi.

Il est vrai, néanmoins, qu'il a tenté d'égarer la discussion. Brandissant le drapeau, il a fait les éloges des marins et a tenté d'établir que, par mes observations, j'avais diffamé ces marins en essayant de prouver qu'ils ne valaient rien et n'avaient rien fait durant la guerre. Ceci est absolument inexact, et on ne saurait le prouver par le compte rendu du hansard. Dans son discours le ministre ne s'est pas contenté d'insinuer, mais il a déclaré délibérément que j'avais dit au cours de mes remarques que les marins n'avaient rien fait. Or, monsieur l'Orateur, je vais vous citer textuellement mes paroles, et je présume que le ministre acceptera leur correction. Voici ce que j'ai dit:

> Je ne veux pas laisser entendre que tous les officiers de marine ont été incompétents. La flotte contenait un grand nombre de jeunes et brillants officiers et un nombre plus grand de marins qui, si on leur eût donné leurs coudées franches, se seraient distingués et auraient recueilli des lauriers pour le Canada, mais on ne leur a pas donné l'occasion de se produire."

Devant ces faits, le ministre dira-t-il que j'ai délibérément tenté de souiller la réputation de nos marins et celle de personnes touchant à la marine?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député, alors qu'il parlait du navire "Lux-Blanca" torpillé à dix-sept milles des côtes, au large d'Halifax, n'a-t-il pas dit que, à ce moment-là, les officiers donnaient des thés et jouaient au whist? L'honorable député me dira-t-il s'il a, oui ou non, fait cette déclaration?

M. DUFF: Ce n'est pas une réponse à la déclaration que je viens de faire, mais, pour rendre service au ministre, je citerai plus tard d'autres passages de mon discours. Quant aux officiers de marine d'Halifax, en ce qu'ils touchent l'affaire du "Lux-Blanca", je possède la preuve absolue qu'ils n'ont rien fait pour améliorer la situation existante lors de l'occasion à laquelle j'ai fait allusion. Bien qu'au moment précis du désastre ils aient bien pu ne pas donner de thé ni jouer au bridge, je puis appuyer ma déclaration que cet état de choses était manifeste à Halifax à cette époque; et si le ministre veut former le comité d'enquête qu'il nous a refusé cet après-midi, je prouverai mes accusations complètement.

Je sais très bien que d'excellents hommes se trouvent dans ce qu'on appelle la marine canadienne. Prenez, par exemple, le jeune Silver, d'Halifax, perdu au large de la côte du Chili sur le navire de guerre "Good-Hope". Jamais marin plus brillant ne porta l'uniforme, et c'est en héros qu'il est tombé au cours d'une bataille navale contre les Allemands. Parlons encore, par exemple, de mon honorable ami de Témiscouata (M. Gauvreau) et cherchons si quelqu'un osera dire que son fils ne fait pas honneur au Canada. Pendant cinq ans, ce jeune homme a commandé un contre-torpilleur dans des chasses aux sous-marins. Personne, et moi moins que tout autre, n'osera dire un mot contre la réputation de ces jeunes gens.

Il y a encore le fils de l'honorable juge Brodeur.

Insinuera-t-il qu'il ne mérite pas la plus haute gratitude? Ce que j'affirme, monsieur le président, et que je crois incontestable, c'est que certains membres de la prétendue marine canadienne n'étaient pas aptes à en faire partie. Je le prouverai dans quelques instants.

L'honorable ministre était enclin à se moquer de mes connaissances en matières navales. Il a dit que je ne connaissais pas beaucoup la mer. Je n'en fais pas la profession; mais je pense connaître les affaires navales mieux qu'un individu né dans la ville de Montréal et dont les nari-

nes respirèrent l'odeur de la peinture durant les dix ou quinze dernières années. Dès ma naissance, j'ai aspiré le parfum des embruns et du sel marin; j'ai été familiarisé avec la mer dès mes premiers pas; et je serais le dernier à parler avec impertinence de gens à qui je me suis intéressé toute ma vie. Il ne convenait donc pas au ministre des Affaires navales de se moquer de moi, d'insinuer que j'étais hostile aux pêcheurs ou à ceux qui ont la mer pour carrière. Le ministre a sans doute, je présume, recueilli sa première notion de la mer du premier imbécile venu à Montréal. Pour ma part, j'ai pris sur la mer elle-même les notions maritimes, si petites qu'elles soient. Tout le discours du ministre a consisté en allusions et insinuations. Il était péniblement évident à tous, quand il lut sa composition, qu'il n'avait pas appris sa leçon aussi parfaitement qu'il aurait pu. Il n'a pas même appuyé sur les parties importantes; il a simplement récité ses déclarations avec l'aide, à ses côtés, de deux fonctionnaires qui le conseillaient de temps en temps.

Il a aussi insinué que mes accusations ne venaient pas de moi. Mais que dire de la réponse du ministre elle-même? A-t-il préparé la déclaration qu'il a faite cet après-midi? Pouvait-on beaucoup deviner que le travail était de lui? ou ne semblait-il pas plutôt qu'il répétait ce que les fonctionnaires du département lui avaient préparé? Nul de ceux qui m'entouraient, lors de mes accusations, ne pouvait, je pense, mettre en doute leur originalité. Je puis les prouver et les établir en entier.

Mais je ne désire pas que l'amiral de la flotte s'en tienne à ma parole seulement. Je suis prêt à lui fournir plus de preuves. C'est pourquoi je vais citer d'abord un homme bien connu en ce pays, M. Wilkinson, de Toronto, réserviste volontaire de la marine. Voyons ce qu'il dit. J'admettrai volontiers que cet homme est plus renseigné que moi en matières navales. Voici ce que dit M. Wilkinson:

J'ai toujours éprouvé du désappointement et du regret que le Canada ait manqué de comprendre son devoir d'assumer l'entière responsabilité de sa défense navale...

En considérant la faiblesse du Canada dans l'exécution de ses obligations navales, je me demande s'il existe quelque chose de plus grotesque que la cérémonie qui eut lieu en face de l'hôtel de ville, durant la "Semaine des marins". Sous les auspices de la Ligue marine du Canada, un bateau fut baptisé "Victory" en présence du premier ministre d'Ontario, du lord-évêque de Toronto et de Son Honneur le maire. Et cela, au moment même où le capitaine du chalutier "Triumph", à l'exposition de Toronto, racontait la pitoyable histoire de sa capture par un sous-marin allemand, comprenant un sans-fil fut installé sur son bateau et ses vingt marins entassés avec lui dans une chaloupe, et comment, après avoir été insulté, il eut l'humiliation de voir son propre bateau filer avec les Allemands pour aller couler le reste de notre flotte de pêche, qu'ils réussirent à diminuer d'une douzaine de bateaux. Aucun effort ne pouvait être obtenu du département de la Marine pour la défense de nos bateaux de pêche, contre un ennemi cruel et implacable, qui pouvait détruire à son gré. Pour employer une phrase célèbre, "Pendant que Rome brûlait, Néron jouait du violon".

Je pourrais parodier cette phrase et dire: "Pendant que notre flotte de pêche était coulée sur les bancs de Terre-Neuve et en vue de la côte de la Nouvelle-Ecosse, M. Desbarats jouait du violon." M. Wilkinson continue:

Après quatre années de guerre celui qui s'agite du travail glorieux que fait ou a fait la marine britannique admet presque son ignorance. A l'heure actuelle, cela tend à mettre le Canada en fausse posture; c'est plaider la nécessité de la marine britannique et dire que le Canada, comme question de fait, n'a pas à lui de marine qui vaille la peine d'en parler.

Et il ajoute plus loin:

L'ennemi est dans nos propres eaux; il accomplit des actes de piraterie et de destruction, à son gré, sans que le Canada y mette les entraves qu'il peut. Malgré cela, nous lisons dans les journaux que le département naval, à Ottawa, fait stoïquement cette déclaration que "toutes les mesures possibles sont prises pour faire face à la situation", qu'une flotte de contre-torpilleurs américains et britanniques était à la chasse des sous-marins ennemis. Devons-nous entendre par là que le Canada persiste à récuser toute responsabilité de sa défense navale, qu'il garde seulement le droit, en cas d'attaque de sous-marins allemands, de demander du secours aux marins américains ou britanniques? Quelle preuve plus grande notre présent gouvernement d'union attend-il pour s'apercevoir que le présent besoin du Canada, aujourd'hui, c'est une marine à lui?

Quand on se rappelle l'indifférence avec laquelle le Canada a autrefois envisagé sa responsabilité au point de vue naval, quiconque ayant un peu de jugement doit certainement être étonné de voir que même après quatre ans de guerre, alors que l'ennemi coule nos bateaux à son bon plaisir dans nos eaux, il ne semble pas nécessaire que notre Gouvernement prenne des mesures pour organiser un service naval qui puisse nous défendre.

Plus loin, il dit:

Jamais le besoin d'une marine canadienne ne s'est fait mieux sentir. Nous sommes en guerre et ils nous faut une marine pour chasser l'ennemi de nos rives et protéger nos bateaux qui naviguent dans les eaux du Canada. N'est-il pas vrai que l'on est en train de construire à Montréal, pour la marine anglaise, le type même de bateaux de guerre dont nous avons besoin pour la défense de nos côtes; je veux dire: le chasseur de sous-marins? Ne serait-il pas bon que nous ayons dans notre propre marine, quelques-uns de ces navires ou d'autres du même genre, afin qu'on puisse les mettre en service dans le plus bref délai possible? Je

crois qu'il serait également bon d'armer tous les bateaux de pêche de canons d'un calibre suffisamment gros pour permettre à ces vaisseaux d'engager le combat. Voilà les dispositions que j'espère que le département de la Marine voudra bien examiner dans un avenir rapproché.

A moins que nous ne prenions des mesures définitives pendant que nous avons un ennemi à combattre, beaucoup de Canadiens seront portés à conclure, quand la guerre sera terminée, qu'une marine n'est d'aucune utilité pour le Canada.

C'est ainsi que parlait M. Wilkinson; ce ne sont pas mes paroles. Cependant, le ministre a eu l'air de dire, cet après-midi, que j'étais le seul au Canada qui avait l'audace de critiquer ici le service naval dont il était le chef. Le ministre a également cité une lettre qu'il avait découpée dans le "Montreal Star". Je me demande si l'amiral des effectifs navals a aussi découpé un article paru dans le "Star", samedi matin, pour le montrer à son chef, quand il reviendra aujourd'hui. La lettre citée par le ministre a certainement été écrite de bonne foi. Je n'ai rien à dire contre son auteur, mais j'ai remarqué la phrase suivante: "Les navires patrouilleurs avaient avisé soixante bateaux de Lunenburg de revenir au port". Or, s'il y a une chose que je prétends connaître, c'est l'état de la flotte de Lunenburg et particulièrement ce qui s'est passé, l'été dernier, sur la côte de l'Atlantique. Je sais aussi ce qui est arrivé aux bateaux de pêche. Donc si c'est là toute la preuve que le ministre peut fournir, sa défence de la marine canadienne est bien mal appuyée.

Moi aussi j'ai reçu des lettres, dont une de Montréal. Je veux être juste envers la marine canadienne, et les critiques que j'en fais sont sincères. Je les ai faites parce qu'en commerçant, je n'aime pas voir gaspiller les richesses de mon pays. Quand je peux complimenter la marine canadienne, je suis trop heureux de le faire et, comme je veux être absolument juste, je lirai la lettre suivante:

Cher M. Duff:

J'ai lu attentivement le compte rendu qu'ont donné les journaux de votre discours à la Chambre des communes, relativement à l'état de la marine canadienne, et aussi de vos critiques.

En ma qualité d'ancien membre de la marine canadienne, je ne veux pas prendre parti pour l'un ou pour l'autre, mais j'estime que du moment que la question a été soulevée, je me dois d'attirer votre attention sur ce que je considère comme étant la meilleure branche du service: l'hôpital de la marine à Halifax. Pendant l'épidémie d'influenza, l'automne dernier, j'ai eu le malheur d'être victime de la maladie et j'ai été envoyé à cet hôpital pour y être traité. Je ne saurais faire trop d'éloges du docteur Rousseau, du docteur Irwin et des deux gardes-malades, je dirai de tous ceux qui font partie de l'institution. Je suis resté à l'hôpital proprement dit pendant deux semaines, et durant mon séjour là tous les malades à qui j'ai causé éprouvaient les sentiments que j'exprime en ce moment.

Quant à vos remarques au sujet de l'Ecole navale, quoique je n'aie jamais rencontré le capitaine Nixon, je ne peux que vous répéter ce qui paraissait être l'opinion générale parmi les marins que j'ai rencontrés dans le service. On disait que l'Ecole navale était bonne, enseignait bien et faisait de bons officiers, dont certains, servant dans la marine impériale, avaient acquis la réputation d'être très capables.

Quant aux vues du lieutenant Julian relativement à l'administration générale, je vous dirai que j'ai eu l'honneur de servir sur le même navire que cet officier. Je le connais très bien et je dois avouer que moi-même et quatre-vingt-dix-neuf pour cent des officiers et des marins qui font partie du service, nous sommes parfaitement d'accord avec lui a ce sujet.

Donc qu'est-ce que le ministre a à dire contre le lieutenant Julian?. Il a donné à entendre, cet après-midi, que le lieutenant Julian n'était pas uń bon officier, qu'il ne valait rien. Je dis que c'est un bon officier. Il a servi pendant quatre ans et demi dans le service naval; ses états de service sont irréprochables, et il n'y a absolument rien à dire contre lui. Je dis qu'il était souverainement injuste de la part du ministre de donner à entendre que ce n'était pas un bon officier et un bon Canadien. Mon correspondant continue:

J'espère que tout en faisant remarquer ce qu'il y a de défectueux, vous voudrez être juste et que vous ferez aussi remarquer ce qu'il y a de bon dans le service. En octobre 1917, j'ai été envoyé avec quelques autres officiers d'Halifax à Esquimalt. Tous nous avons été surpris de l'atmosphère différent qui régnait là bas. A Halifax, il n'y avait que mécontentement et, ce qui nous semblait être vrai chaos, tandis qu'à Esquimalt, tout était régularité parfaite et tout le monde semblait content.

A mon retour à Halifax, au printemps de 1918, après être resté six mois à Esquimalt, le changement m'a encore plus profondément surpris. Je pense que tous les officiers qui ont suivi leur cours à Esquimalt s'accorderont à dire que nous fumes désolés de voir que l'esprit de corps, créé à Esquimalt, avait complètement disparu du service au bout d'un court séjour à Halifax.

Le ministre niera-t-il l'exactitude du fait? Cet après-midi il a agité le drapeau et a voulu nous persuader que j'avais insinué que mes accusations n'étaient pas fondées. Voici une autre lettre qui peut intéresser le ministre des Affaires navales et l'amiral de la "petite flottille de chalands". Je cite cet écrivain:

C'est parfaitement vrai et en outre, on en a pas encore dit la moitié, M..... pourrait nous éclairer à cet égard, vu qu'il est passablement aigri du traitement dont il a été l'objet de leur part. Il semble tous prêt à les trahir, tant il est vexé.

Je cite. Je pourrais parler toute la nuit sur l'administration des affaires navales à

Halifax. Vous avez sans doute remarqué, monsieur le président, cet après-midi, que le ministre, voulant se faire applaudir par la droite, a prétendu que j'avais voulu mêler la politique à la question. Loin de moi pareille pensée; et encore que le lieutenant Julian, en formulant ses accusations, ait blâmé le gouvernement Borden, je n'en suis pas responsable. Après avoir dit que j'avais mêlé la politique à cette question, le ministre, sans perdre haleine, affirme que je critique les vaisseaux, œuvre du gouvernement Laurier. Si j'en fais de la politique, pourquoi blâmer l'œuvre du gouvernement Laurier? Voilà la meilleure réponse à l'insinuation du ministre. En réalité, il n'a fait que se débattre comme un phoque sur la glace, ne sachant où donner de la tête.

Il a critiqué mes observations au sujet du "Niobé". A son dire, les chaudières de ce steamer étaient en parfaite condition. J'affirme que le "Niobé" a dû revenir de sa croisière, à cause des défectuosités de ses chaudières, parce qu'on les avait laisse rouiller. Pendant cinq ou six semaines après la déclaration de guerre, il est vrai, on a réussi à réparer les chaudières; mais je le demande au ministre, combien a-t-on consacré aux réfections du "Niobé", du 1er septembre 1914 jusqu'à sa mise au rancart définitive en 1915. Et la raison d'être de cette mise au rancart, c'était l'état de délabrement de ses chaudières. Le ministre ou quelqu'un des fonctionnaires affectés à la base navale, à Halifax, le niera-t-il ?

Il prétend que je puise mes renseignements à des sources extérieures et peu autorisées. Je le nie; en outre, j'affirme que j'ai surveillé les opérations sur les lieux mêmes et que j'ai obtenu mes renseignements des officiers eux-mêmes et du personnel de la soi-disant marine canadienne.

Le ministre prétend que j'ai dit que les marins du "Hochelaga" avaient déserté le sous-marin. Je n'ai rien dit en ce sens. Si le ministre était tant soit peu au courant des affaires maritimes, il saurait que le cuisinier, le commis aux vivres, le mousse et les matelots n'ont rien à faire dans la direction du navire, et que cette fonction est du seul ressort du capitaine. Pareille affirmation trahit, chez le ministre, l'ignorance des questions navales et de marine. Il prétend que j'ai accusé les marins de lâcheté. Je n'ai rien dit en ce sens. Il n'y a rien à reprocher à ces marins. Je ne puis que répéter certaines conversations que j'ai eues avec les marins à leur retour. Ils me dirent, les larmes aux yeux, qu'ils voulaient combattre le sous-marin, mais que le capitaine ne le leur avait pas permis. Il n'y a pas lieu de blâmer les marins; il n'y a rien à leur reprocher. Jeunes Canadiens qu'ils étaient, ils croyaient qu'ils feraient quelque chose pour leur pays; ils entrèrent au service naval, bien prêts à faire leur devoir et leurs officiers navals les en ont empêchés.

Le ministre affirme que le capitaine de l'"Hochelaga" est un grand homme. Il me répugne de dénigrer mon prochain; seulement, s'il savait d'où vient le capitaine de l'"Hochelaga" et ses états de service, le ministre pencherait la tête de honte. Je connais le dossier du capitaine de l'"Hochelaga". Je sais ses états de service au ministère naval, je sais d'où il vient et j'affirme qu'on n'aurait jamais dû lui confier le commandement de ce navire, et je puis le prouver.

Au sujet du "Lady-Evelyn" le ministre a presque affirmé que je n'avais pas dit la vérité au sujet de ce steamer, en affirmant qu'il était allé aux îles de la Madeleine pour y livrer six crayons. J'en demande bien pardon à monsieur le ministre. Non seulement le steamer a livré les crayons en question, mais encore quelques articles de bureau pour les télégraphistes du sans-fil. Je tiens les faits des officiers qui se trouvaient à bord du "Lady-Evelyn". Je tiens à répéter ce qu'ont dit ces officiers, et si le ministre ne veut pas m'en croire sur parole, je lui donnerai d'autres preuves. Le 20 août 1918, jour de la capture du "Triumph", le "Lady-Evelyn" était dans un port de la Nouvelle-Ecosse. Survint un message affirmant que le "Triumph", un trailleur à vapeur, propriété de la National Fish Company d'Halifax, avait été capturé par un sous-marin allemand sur le Middle Ground, un banc de pêche au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse.

On apprit aussi que le commandant du sous-marin allemand avait armé de canons le "Triumph" et l'avait arrangé de façon à ce qu'il pût être utilisé comme maraudeur. Le "Lady-Evelyn" en fut informé. Le capitaine envoya immédiatement un télégramme aérien à l'officier commandant l'arsenal maritime d'Halifax pour demander la permission de prendre la mer et d'essayer de capturer le "Triumph". Les marins du "Lady-Evelyn" restèrent debout toute la nuit, gardant le navire sous vapeur, et ils attendaient de minute en minutes et d'heure en heure l'ordre des autorités d'Halifax de mettre à la mer et d'aller recapturer le maraudeur qui était autrefois un bateau de pêche. Aucun ordre ne vint d'Halifax, mais le "Lady-Evelyn",

avec le capitaine Shenton à bord, fut envoyé aux îles de la Madeleine pour remettre six crayons et quelques cahiers de papier à l'agent du télégraphe sans fil.

Permettez que je donne d'autres renseignements à propos du "Lady-Evelyn". Quelques jours après, le "Lady-Evelyn" revint des îles de la Madeleine et retourna à son dépôt à Sydney. La nouvelle se répandit par marconigramme, un certain soir, qu'un sous-marin se dirigeait dans le détroit de Canso. Le ministre des Affaires navales qui connaît la question maritime et la géographie, sait où se trouve le détroit de Canso, mais dans l'intérêt des honorables députés qui peuvent ne pas avoir ces renseignements, j'expliquerai où il se trouve. Le détroit de Canso sépare l'île du Cap-Breton de la Nouvelle-Ecosse et la communication entre les deux côtés du détroit se fait au moyen d'un bac à vapeur entre Mulgrave et Point Tupper. C'est en réalité le seul moyen de communication entre les grandes régions minières et les aciéries de Cap-Breton avec la Nouvelle-Ecosse et le reste du monde. La situation paraissait si grave que le bac du Gouvernement dût rester à Point Tupper. On ne lui permit pas de traverser le détroit, de crainte que le sous-marin ne vînt l'attaquer. Le "Lady-Evelyn" restait ancré à la jetée de Whitney, sous vapeur, attendant des ordres d'Halifax. Les hommes étaient dans des transes. Ils voulaient livrer bataille au sous-marin. Ils étaient anxieux de partir, et quelques-uns émirent l'idée qu'ils ne devaient pas attendre les ordres, mais qu'ils devaient prendre le "Lady-Evelyn" et aller dans le détroit de Canso. Vous pouvez comprendre dans quel état d'esprit se trouvaient ces jeunes marins quand ils parlaient délibérément de se mutiner, de s'emparer du navire, de le conduire dans le détroit de Canso et de combattre le sous-marin. Voici ce qu'a dit à ce propos un officier:

> Nous avons été à Canso, il y a quelques semaines et tous nos anciens amis étaient là pour nous souhaiter la bienvenue et renouveler d'anciennes connaissances. Pendant que nous étions là, un soir, un groupe de jeunes dames de Canso vint à bord et nous charma avec de la musique et des chants. Le lendemain matin nous partions. Nous apprenons maintenant qu'on les bombarde pendant que nous sommes confortablement ancrés à Sydney. Peut-être que ces mêmes jeunes dames qui nous ont divertis sont assassinées par ces brutes d'Allemands, tandis que nous sommes à l'ancre, sous pression, le navire tout prêt et qu'un lot de maudits Anglais stupides nous empêchent de tuer les meurtriers de nos amis et de nos amoureuses à moins de 100 milles d'ici.

Le ministre voudrait-il avoir l'obligeance de dire au comité pourquoi le "Lady-Evelyn" resta à Sydney et pourquoi on ne l'expédia pas à Canso pour essayer de saisir ce sous-marin, s'il y en avait un?

Le ministre des Affaires navales s'est évertué aussi à contredire ma déclaration au sujet du "Lux-Blanca". Je tiens à dire au ministre que si les officiers lui ont donné le renseignement qu'il nous a communiqué cet après-midi, il n'y a qu'une chose à faire avec ces officiers, c'est de nous en débarrasser. Le ministre a dit que ce jour-là, il y avait de la brume. J'étais sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, et je n'ai jamais vu un plus beau jour d'été que celui où fut coulé le "Lux-Blanca". Il y a peut-être eu un brouillard à Ottawa, et dans ce cas, il était autour du département des Affaires navales.

Mais, monsieur le président, le ministre a continué en disant que des bateaux patrouilleurs partirent en réponse à l'appel de détresse du Lux-Blanca". J'ai dit qu'ils n'y étaient pas allés et je peux le prouver en quelques minutes. Le ministre a contredit, de propos délibéré, cet après-midi, ma déclaration et il a dit que les bateaux patrouilleurs étaient partis au secours du "Lux-Blanca". Mais il a dû admettre que ces bateaux patrouilleurs avaient perdu leur route et qu'ils avaient essayé d'obtenir leur direction d'un navire de pêche qui n'avait pas pu la leur donner. Je ne m'y connais pas beaucoup, monsieur le président, en question de marine, mais je dirai ceci—et je regarde mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) en parlant ainsi, parce qu'il a dû s'occuper de poser des bouées et des lumières à l'entrée du port d'Halifax—d'après le peu d'expérience que j'ai des questions de marine, je peux partir d'Halifax dans un bateau par une nuit noire ou un matin brumeux et me diriger sur la bouée de Fairway et continuer ma course jusqu'à l'endroit où a été coulé le "Lux-Blanca". Si c'est le genre de marins que le ministre du Service naval avait dans ses bateaux—si avec leurs sondes, leurs boussoles, leurs sirènes et tous leurs autres appareils, ils n'ont pas pu trouver leur route dans le brouillard—mon accusation sur ce point est prouvée par les paroles mêmes du ministre.

Cependant, monsieur le président, je ne tiens pas à contredire les assertions du ministre avec mon seul témoignage; j'en ai d'autres à faire valoir. Je ne puis m'attendre à ce qu'il admette l'exactitude de mes affirmations, car à la suite des remarques

qu'il a faites cet après-midi, je me demande si je connais quelque chose de la question. Je citerai toutefois les témoignages d'hommes désintéressés à l'appui de mes dires. A l'époque où le "Lux-Blanca" fut coulé, que s'est-il passé à Halifax? Je me contenterai de citer un bout de conversation qui fut échangée entre un capitaine au long cours, qui est le représentant d'une puissante compagnie d'assurance à Halifax, et fort au courant des affaires maritimes et certains autres personnages. Je citerai donc ses impressions relativement à la destruction du "Lux-Blanca". Ce monsieur,—c'est un homme fiable et je donnerai son nom, s'il le faut,—a dit:

On m'informa de la destruction du "Dornfontien" au large des côtes de la baie Française (Fundy) et, un peu plus tard, j'appris la perte d'un autre navire à un endroit dans la direction du cap de Sable. Je me rendis compte sans tarder que le sous-marin se dirigeait vers cette partie du littoral et j'espérais naturellement que les autorités de l'arsenal surveillaient le cours des événements et se préparaient à faire face à la situation. Le lendemain matin, jugez de ma surprise lorsqu'en arrivant à mon bureau, je constatai que le téléphone faisait des efforts frénétiques pour me transmettre un appel de longue distance. J'allai de suite au téléphone et me rendit compte que le capitaine..... d'un navire de pêche m'appelait du rivage pour me dire: "Mon navire vient d'être coulé par un gros sous-marin allemand à quelques milles du cap la Have. Tous les navires de pêche sont sortis ce matin; le sous-marin se dirige vers l'est et il va probablement couler toute notre flotte de bateaux pêcheurs; pour l'amour de Dieu, mettez-vous en communication avec l'arsenal pour nous expédier du secours".

Et l'agent d'assurance maritime continue:

Je lui demandai quelques détails, puis j'appelai l'arsenal et je communiquai ces renseignements aux officiers de service. Je ne sais qui vint me répondre, mais ce fut un être idiot et stupide; il désirait savoir comment il pourrait s'assurer que le renseignement était authentique et il répondit que les autorités faisaient leur grand possible pour faire face à la situation.

Ce jour-là, je ne suis pas bien certain s'il a dit ce jour-là ou le lendemain, un marchand en vue d'Halifax me parla au téléphone pour m'apprendre qu'un sous-marin allemand bombardait un bateau-citerne à quelques milles au large de Sambro. Et il ajouta: Je pars pour votre bureau en automobile et nous allons nous rendre en toute hâte à l'arsenal où nous parlerons aux autorités, afin de savoir s'il n'y a pas quelque chose à tenter. Je répliquai: "Je vous attends".

Quelques minutes plus tard le marchand arriva en auto et nous nous rendîmes à l'arsenal où nous eûmes sans tarder une entrevue avec l'amiral Storey. Il nous fit très bon accueil, mais j'avais bien autre chose en tête que les mondanités ce jour-là.

Je ne sais si l'amiral Storey a offert le thé ou non à ces deux messieurs, mais vous remarquez, monsieur le président, que l'agent d'assurance a observé "qu'il leur fit très bon accueil". Et il continue:

Nous repassâmes brièvement la situation avec l'amiral et nous lui demandâmes ce qu'il faisait. Il répliqua avec un calme impertubable qu'il le regrettait beaucoup, mais qu'il n'avait aucun navire sous la main qui fût en état d'engager la lutte contre un sous-marin moderne. Là-dessus je m'écriai: "Grand Dieu! Prétendez-vous nous faire croire qu'avec tous ces navires de surveillance et je lui montrai du doigt une masse de navires qui étaient visibles des fenêtres de son cabinet—vous allez laisser réduire en pièces un navire à vapeur par un sous-marin allemand sous vos yeux sans intervenir pour empêcher cette insulte?" L'amiral répondit: "Messieurs, je le répète, je n'ai pas un seul navire sous la main qui soit en état d'engager le combat avec un sous-marin moderne. Après quelques mots de conversation nous prîmes congé; mais il vaut mieux que nous gardions pour nous-mêmes les pensées que fit naître dans notre esprit la conduite des autorités de l'arsenal.

Voyons maintenant ce que dit le capitaine du "Lux-Blanca":

Dès son arrivée au fort avec les membres survivants de son équipage, le capitaine du "Lux-Blanca" vint me voir et je puis bien vous l'avouer, il était très monté. Après m'avoir raconté tous les détails de la lutte, il termina par les observations qui suivent: Si j'avais pu croire pour un instant que les autorités de l'arsenal refuseraient de m'envoyer du secours, je n'aurais jamais tenté de résister. A tout instant je m'attendais à voir un navire doubler la pointe et arriver à mon secours, mais j'en ai été pour mes frais, mon navire a été coulé sous mes pieds et deux de mes canonniers ont été tués pour ainsi dire en vue des forts d'Halifax et des nombreux navires du service de surveillance stationnés dans le port, mais personne n'a essayé de venir à mon aide. Au nom du ciel à quoi donc pensent ces gens-là? J'ai livré un combat inégal qui a duré des heures, mais pour le secours que j'ai obtenu de la marine canadienne, j'aurais mieux fait de tenter de sauver notre peau.

Maintenant, monsieur le président, allons encore une peu plus loin.

M. MORPHY: L'honorable député affirme-t-il qu'il n'y avait pas dans la marine canadienne à cette époque un seul navire qui fut en état d'engager le combat contre un sous-marin moderne?

M. DUFF: Je suis heureux que l'honorable député m'ait posé cette question. C'est absolument exact; il n'y avait pas à cette époque ni à Halifax ni dans la marine canadienne un seul navire qui fut en état de soutenir la lutte avec succès contre ce puissant sous-marin allemand. Cependant, pour l'information de l'honorable député, j'ajouterai que les autorités navales d'Halifax auraient très bien pu tenter quelque chose. Un bon nombre de navires, au dire de l'agent d'assurance que j'ai cité tout à

l'heure, étaient disponibles dans le port ce jour-là. Or, si l'amiral Storey l'avait voulu, il aurait pu faire appel aux équipages de ces navires. Il aurait fort bien pu leur tenir le langage suivant: Je sais que vous n'êtes pas en état de vous mesurer avec ce sous-marin; cependant rien ne vous empêche de lever la vapeur et de vous diriger vers le "Lux-Blanca". A la minute où le sous-marin allemand apercevra la fumée noire au bout de la pointe, il s'empressera de faire une plongée et de disparaître". Cette manœuvre aurait pu être efficace. C'était le moins que les autorités auraient pu faire dans les circonstances.

Je ne dis pas qu'ils auraient pu couler le sous-marin, mais je dis que, dans la marine canadienne, il y avait des jeunes gens qui auraient pu se mettre à la poursuite de ce sous-marin et lui faire prendre la fuite.

M. COOPER: L'honorable député a-t-il donné à l'amiral Storey le bénéfice de son excellent conseil?

M. DUFF: Non, monsieur le président, il avait autour de lui tant d'Anglais que je n'avais pas besoin de lui donner de conseil. Avant d'avoir fini, je lirai quelque chose au sujet de quelques-uns d'entre eux. En attendant, monsieur le président, je ne veux pas, comme je l'ai déjà dit, que le ministre s'en rapporte à ma parole pour ce qui est arrivé.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député pense-t-il que ç'a été un malheur pour l'amiral Storey d'avoir des Anglais autour de lui pendant la guerre?

M. DUFF: Il me suffira de dire que nous avons eu à Halifax une certaine catégorie d'Anglais dont quelques-uns ne valaient pas grand'chose. Le capitaine de l'"Hochelaga," par exemple, était un Anglais, et voici ce que disait de lui le "Herald" de Halifax dans son numéro du 7 août de 1918:

La caractéristique de cette bataille de trois heures hors du port, celle qui arrête l'attention avec une force irrésistible, c'est l'absence de tout navire protecteur pendant que les torpilles couraient à leur mission de mort, pendant que pleuvaient les obus et que, durant trois heures, l'atmosphère a retenti du fracas des canons.

Où était alors la flotte de patrouille? Le vaillant télégraphiste du bateau-citerne obéissait à l'appel du devoir. Le patrouilleur n'y répondit point. S'il se fût agi d'un navire en détresse, même en temps de paix, le secours serait arrivé en moins de temps que cela; mais, en temps de guerre, avec les odieux pirates allemands à notre porte, connus pour être aux aguets dans les eaux avoisinant le littoral, le brave équipage du navire allié a lutté tout seul contre un monstrueux pirate de la mer, et nul patrouilleur n'a répondu à ses appels désespérés, alors que l'on avait tout lieu de croire que le sous-marin parcourait les eaux qui battent les rives d'Halifax et de toutes les villes et villages situés à l'ouest et l'est d'ici.

Le "Herald" de Halifax poursuit en ces termes:

Où était alors la patrouille? Que faisait-ele? Elle était peut-être en vue des autorités....

Oui, je le présume, monsieur le président, et je désire que le ministre fasse particulièrement attention à ce qui suit:

Elle était peut-être en vue des autorités. C'était peut-être un secret. Mais les citoyens de cette ville, éprouvés déjà par un des plus grands désastres qui aient jamais visité nulle autre ville de ce continent, désastre dû à la négligence grossière et criminelle des pouvoirs établis, les citoyens de cette ville, dis-je, ont souverainement intérêt à savoir que la patrouille est dans des conditions telles qu'il peut être possible de sauver Halifax d'une autre calamité.

Si les bateaux patrouilleurs ont tenu une si noble conduite, pourquoi le ministre ne produit-il pas leurs livres de loch, et pourquoi ne nous dit-il pas dans quels parages de la Nouvelle-Ecosse ils étaient pendant ce temps-là? C'est là la preuve qu'il faudrait mettre devant le comité. Au lieu de cette preuve, il ricane et fait des remarques méprisantes sur ma connaissance de ces choses; il cherche à les pallier par des excuses spécieuses.

Le ministre déclare que quelques-uns de ces hommes ont été décorés par le roi. Certes, oui, ils l'ont été. C'étaient de braves jeunes Canadiens qui ont péri dans l'explosion d'Halifax. Ils étaient dans le temps à bord du "Niobé", et ils sont allés volontairement au secours du "Mont-Blanc". Ils méritaient par suite d'être décorés par le roi, ou par n'importe qui.

J'aimerais à rappeler au ministre ce qu'il a dit de la conduite du capitaine de l'"Hochelaga", en comparaison des six jeunes gens condamnés à dix-huit mois de prison à Rockhead. Le capitaine de ce navire, comme je l'ai déjà dit, fut renvoyé pour cause de négligence grossière et de poltronnerie en face de l'ennemi. Le ministre a cherché à faire croire que j'avais dit que le capitaine avait été honorablement libéré de son service. Je me suis peut-être exprimé de la sorte; mais, si le service naval a congédié le capitaine de l'"Hochelaga", est-il ce soir quelqu'un qui, au Canada, soit prêt à dire que le ministère traite ces six jeunes gens comme ils devraient l'être, jeunes gens dont quelques-uns sont de la ville de Victoria, du comté, sans doute, que représente dans cette Chambre l'honorable député qui tout à l'heure m'a interrompu? Ces jeunes gens languissent aujourd'hui dans une prison à Rockland, forcés d'entrer en com-

merce avec des criminels vicieux et dégradés. Personne, je l'affirme, n'osera dire que la sentence prononcée contre ces jeunes gens était juste. Le ministre aurait dû, tout de suite après avoir lu mon discours, voir son collègue de la Justice et les faire sortir de prison. C'est une honte pour le pays que cette association d'hommes probes avec des criminels. Il devra suffire d'en avoir parlé ce soir pour que demain le ministre assure l'immédiate libération de ces jeunes gens.

Comme le ministre n'a pas paru croire ce que j'ai dit dans mon dernier discours, j'ajouterai, monsieur le président, quelques autres observations.

J'ai remarqué, cet après-midi, qu'il parlait avec éloge des services rendus par la marine royale canadienne sur les côtes de la Colombie-Anglaise. L'éloge est mérité, mais ce n'est pas à l'administration centrale que l'honneur en revient.

A Victoria, dans la Colombie-Anglaise, quelques citoyens animés d'esprit public se sont associés, en 1912, pour former la réserve volontaire canadienne de la marine royale, après avoir demandé à Ottawa la permission et l'aide nécessaires à cette fin. Les fonctionnaires du département naval ont fait la sourde oreille à leur requête. Puis, à quelque temps de là, le département leur a appris qu'il étudierait la question, et ce fut tout. Il y avait des citoyens influents de la Colombie-Anglaise qui s'intéressaient à ce projet et ils ont dû le subventionner eux-mêmes, ce qu'ils ont fait d'ailleurs avec beaucoup de générosité. Le résultat de leurs efforts, c'est que l'effectif de cette réserve atteignit bientôt le chiffre de quatre cents. Le département ne fit rien avant le mois de juillet 1914. L'honorable ministre vient, cependant, de lui attribuer le mérite de ce qui s'est fait à cet égard. Il a bien été forcé de tenir compte de cette troupe jusqu'à un certain point, puisqu'en juillet 1914 le "Kamagata Maru" arrivait à Victoria avec de nombreux passagers hindous et que les autorités de la ville, alarmées du danger que représentait l'arrivée de ce navire, télégraphièrent au Gouvernement, à Ottawa, d'autoriser la réserve à empêcher le débarquement de ces passagers. C'est alors que la réserve navale fut reconnue, et c'est à elle aussi qu'appartenait la compagnie n° 1, Victoria, la première à faire du service volontaire au Canada quand la guerre se déclara, au mois d'août 1914. On envoya alors ces hommes à Esquimault. Pour bien faire comprendre l'état de choses qui régnait alors, je dirai qu'on les employa, durant quelques jours, à ouvrir des tranchées dans le roc vif, autour des bassins de radoub. On creusa des fosses et l'on construisit des abris pour l'emmagasinage des munitions. La confusion régnait partout. Ce qui fait voir qu'on ne s'était attendu à rien, c'est que ces hommes-là n'étaient pas du tout équipés et qu'ils manquaient d'habits, de fusils et de toute autre chose nécessaire à l'équipement.

Qu'est-il arrivé sur la côte du Pacifique? Vers le 10 août on apprit que le croiseur allemand le "Leipsig" était dans cet océan. Les citoyens de Vancouver, de Victoria et des autres villes de la côte redoutaient un bombardement. De fait, les banques établies dans les villes de la côte transportèrent leurs réserves d'or à des succursales qu'elles avaient à l'intérieur de la province. Le croiseur "Rainbow" et les deux autres navires mentionnés cet après-midi par l'honorable ministre représentaient notre effectif sur cette côte-là, quand la guerre fut déclarée. On y ajouta le "Galaino" et le "Malaspina", navires destinés à la protection des pêcheries, et les deux sous-marins achetés d'une compagnie américaine de construction maritime à Seattle, vers ce temps-là. Des richards de Victoria et de Vancouver augmentèrent cet effectif de yachts auxiliaires dont ils firent cadeau à la réserve navale. Le département naval s'entendit avec le ministère de la Marine, ici, pour transférer au service naval ces navires destinés à la protection des pêcheries. Ils étaient armés, mais en en prenant possession le service naval les désarma et ils furent envoyés en mer sans canons ni munitions. Il est notoire que le "Galaino" prit la mer sans canons ni munitions d'aucune sorte.

Cependant, le département naval se détermina à agir et pensa n'avoir rien de mieux à faire que de venir au secours d'un de ses amis, je présume, en nolisant le navire-palais, le "Prince-George", qui appartenait au Grand-Tronc-Pacifique. Il fut nolisé le 8 août 1914, à raison de 500 piastres par jour; puis le département consacra beaucoup d'argent à le réparer et à le transformer en navire-hôpital. On acheta ce qu'il fallait pour l'équipement, on installa des lits de bord, des baies pour les malades, ainsi que des salles d'opération, et l'on prit à bord un personnel d'infirmières et un officier de santé. Voici quelques-uns des articles que l'on acheta:

Drogues et médicaments	$505.40
Instruments de chirurgie	287.16
Drapeaux	115.65
Provisions médicales	127.27

Vaisseaux, cruches, soupières, etc., etc.	109.78
Buiscuits d'Arrow-root, 500 livres, etc.	135.00
Casaquins bleus, salopettes, robes, 72 cts à $2 chaque; brosses à dents, serviettes, etc	862.35
Draps de lit, 74 c. à $2.10 chacun; couvertures, 111 paires à $5.25 la paire; matelats en feutre, hamacs, etc.; fourchettes d'argent, etc.	2,214.89

. . .et des centaines d'autres articles. Ce steamer fut envoyé sur la haute mer toutes les lumières éteintes. Or, personne n'ignore qu'un navire de la Croix-Rouge ou un navire hôpital ne doit jamais être envoyé en mer de cette façon; personne n'ignore que, par suite d'une décision du tribunal de la Haye, les navires-hôpitaux doivent être peinturés en blanc marqué d'une bande verte et du signe de la Croix-Rouge apposé à quatre ou cinq parties du navire les plus à la vue, de façon à prévenir toute erreur. Le "Prince-George" se mit en route, et s'il avait eu le malheur de rencontrer un des croiseurs allemands qui étaient alors au large, il serait arrivé un terrible désastre. L'amirauté d'aucun pays n'a coutume de faire godiller ainsi des navires-hôpitaux et de mettre en danger la vie des gens qu'ils portent. Ces navires font leur apparition non pas avant un engagement, mais après.

Pendant un engagement, ils restent dans leur port d'attache ou dans un lieu sûr. Après une brève carrière qui a coûté assez cher, ce vaisseau-hôpital a été rappelé et désarmé, et le 23 de septembre, quarante-cinq jours après son affrètement, il a été remis au Grand-Tronc-Pacifique. Ce petit incident comique a coûté $49,805.05 au pays, sans compter certaines dépenses figurant au compte de l'arsenal maritime canadien de Sa Majesté, à Esquimalt.

Je le répète, l'Etat a payé $500 par jour au Grand-Tronc-Pacifique pour l'usage du "Prince-George".

Pendant que cela se passait sur la côte du Pacifique, plusieurs bâtiments marchands d'Allemagne se rendaient du Japon dans les ports du Pacifique, en Amérique. Tous les pilotes sur la côte de Vancouver savaient que ces vaisseaux avaient fait voile de l'autre côté et qu'ils étaient en route vers ce côté-ci de l'océan Pacifique. Deux des lieutenants qui se trouvaient à Esquimalt—l'un était le lieutenant Julian et l'autre, le lieutenant B. L. Johnston, pilote de Vancouver—présentèrent au bureau naval d'Esquimalt une liste des vaisseaux allemands qui étaient alors en route pour traverser le Pacifique. Ils demandèrent l'autorisation de prendre le Galiano ou le Malaspina, de replacer ses canons à bord et de se servir du vaisseau pour tenter de capturer les vaisseaux allemands.

Le plus ancien officier naval promit aussitôt de communiquer avec les autorités navales d'Ottawa, mais quelques jours plus tard, les lieutenants apprirent que cette permission avait été refusée. L'un des bâtiments marchands était la barque allemande Kurt, qui entra dans le port d'Astoria (E.-U.) le 11 de septembre 1914. Si l'on eût permis à ces jeunes Canadiens de se servir des bateaux employés à la protection des pêcheries, ils se seraient emparés de la barque allemande Kurt, qui valait $600,000, en or, qui avait une cargaison complète de produits de l'Amérique du Sud et qui était dépourvue de canons et de projectiles de toutes sortes.

Il y avait d'autres vaisseaux qui ont été mentionnés au commandant d'Esquimalt qui, j'imagine, a transmis la nouvelle à Ottawa. L'un était le vapeur Alexandria qui vint de Samoa à San Francisco vers ce temps-là, ayant à bord tous les membres du personnel des possessions allemandes situées dans la partie méridionale du Pacifique, ainsi que plus d'un million de dollars dans un coffre-fort. D'autres bâtiments allemands sont arrivés sans encombre à destination, de ce côté-ci du Pacifique, entre autres, le "Arnoldus Vinnen" qui entra à Astoria, le 11 d'octobre 1914 et le "Ottawa", vaisseau du port de 2,542 tonneaux, qui vint à San-Francisco le 21 août 1914. Si l'on eût permis à ces jeunes lieutenants de se servir des bateaux destinés à la protection des pêcheries, ils se fussent emparés très probablement de ces prises précieuses.

Qu'a-t-on fait pour aider à ces jeunes gens de maintenir cette réserve navale? L'arrivée à Esquimalt du vice-amiral Ch. E. Kingsmill, directement du service naval, fut la fin de tout et le coup de grâce de la réserve navale volontaire du Canada. Les chefs des différents services à Esquimalt firent de vives instances auprès de lui afin d'obtenir les choses indispensables, et ils espéraient que sa venue serait le signal assuré d'une amélioration de la situation.

Il faut se rappeler que l'amiral Kingsmill convoqua le corps entier des volontaires de la réserve naval dans la salle d'exercices où il leur tint à peu près le langage suivant: Le département, à Ottawa, lui avait appris a-t-il dit, que le Gouvernement avait reçu ordre d'Angleterre de consacrer tous ses efforts à recruter une armée, et non un équipage.

C'était le contraire de ce qu'on faisait en Grande-Bretagne et dans les possessions d'outre-mer. L'amiral Kingsmill a déclaré que les volontaires de la marine avaient reçu de très mauvais conseils; qu'on les avait mal dirigés; qu'il semblait exister beaucoup de mécontentement dans leurs rangs et que le département n'avait pas l'intention de les maintenir comme unité de combat. Par conséquent, tous ceux qui voulaient s'en aller, pouvaient le faire. C'était mal les récompenser et les remercier du travail accompli jusqu'alors dans les circonstances les plus défavorables. Ils étaient demeurés dans le fond de cale lorsque le Rainbow était en mer; ils avaient mis du charbon à bord, revêtus de leurs habits bourgeois, et ils avaient fait le gros de l'ouvrage à l'arsenal.

Après ce discours, la consternation fut grande. Quoi qu'il en soit, qu'il me suffise de dire que plus de cent réservistes suivirent le conseil de l'amiral et s'en allèrent.

Inutile d'ajouter que le recrutement naval était arrêté. Le coup était porté et l'enthousiasme qui avait régné jusque-là dans l'Ouest canadien était presque éteint. Plusieurs cadets entrèrent dans la force expéditionnaire canadienne. Toutefois, il faut noter qu'environ deux mois plus tard, le département du service naval, ayant évidemment besoin de cadets, envoya à Esquimalt une dépêche pressante, en se servant des mots: "Recrutez! recrutez!"

Pour faire voir de quelle sorte de bois sont faits nos jeunes Canadiens, je rappellerai qu'un grand nombre d'entre eux, 1,188 environ, ont pris le chemin de la mère patrie et se sont enrôlés dans la marine britannique. Mais reportons-nous à ce qu'une revue publiée à Toronto, le "Sailor", dit de ce qui se passe à notre Service naval. Voici en quels termes elle en parle dans un article intitulé: "Le prix de l'inaction":

> Nous avons rappelé dans les colonnes de la rédaction que des officiers canadiens servant dans la réserve volontaire de la marine royale ont le vif désir qu'on les rattache à une unité navale canadienne. Manifesté non pas une seule fois, mais à mainte reprise, ce désir a été récemment exprimé de façon pratique par un jeune officier qui, écrivant à ses parents, conseillait la mise à exécution d'un plan d'après lequel les Canadiens faisant actuellement du service sous le pavillon blanc formeraient une unité navale canadienne que l'on prêterait à la Grande-Bretagne pendant la durée de la guerre. Ouvrons ici une parenthèse pour faire observer que ce jeune officier a déjà été proposé pour une décoration étrangère et qu'il a depuis été nommé à un poste important dans la marine britannique. Le conseil qu'il donnait était donc dicté par le plus pur patriotisme, et il met en pleine lumière l'esprit qui anime nos soldats des armées de mer. Si haut qu'ils soient placés et en quelque lieu qu'ils se trouvent, ils sont et ne cessent jamais d'être Canadiens, ils sont fiers de leur mère patrie. Par une curieuse coïncidence, il se trouve que ce conseil est précisément celui que l'honorable capitaine Rupert Guinness, de la réserve donnait au ministère du Service naval en 1916. A cette époque-là, il était en mission diplomatique au Canada, chargé de déterminer le Dominion à lever 2,000 hommes pour la réserve volontaire de la marine royale canadienne et de les prêter à la Grande-Bretagne qui leur donnerait l'instruction particulière à chaque classe. Au moment où le capitaine pressait l'ex-ministre et son sous-chef de prendre l'initiative en cette matière, le commandant Armstrong, de la réserve navale qui se trouvait aussi au Canada, s'occupait activement de faire des recrues pour son service. Il était dès lors facile de prévoir ce qui résulterait de l'apathie manifestée d'un côté et de l'énergie déployée de l'autre; aussi à son départ du Canada, le commandant Armstrong avait-il enrôlé environ 400 des meilleurs sujets canadiens dans le service de la Grande-Bretagne. Pendant ce temps-là, l'ancien ministre et son sous-chef restaient inactifs et étaient témoins du départ de ces jeunes gens. Ils restèrent ainsi dans l'inaction depuis les premiers jours du printemps jusque vers la fin de l'automne, alors qu'ils décidèrent qu'il était temps de commencer le recrutement pour la R.V.M.R.C. On était déjà en plein hiver. Cette décision ne pouvait signifier que deux choses: soit l'inaptitude absolue du ministre et de son sous-chef à diriger les affaires du département, soit leur complète indifférence à l'égard de la branche du service qu'ils s'occupaient de créer.

[M. Duff.]

Ce n'est pas moi qui parle ainsi, monsieur le président, c'est le journal "The Sailor", dont le rédacteur est, si je ne me trompe, M. Amelius Jarvis, de Toronto. A l'époque où le croiseur allemand était près de la côte du Pacifique et où nous n'avions pour nous défendre que le pauvre vieux "Rainbow" et l'autre petit bâtiment, à quelle extrémité le Canada se trouvait-il réduit? Il lui fallut accepter l'aide du gouvernement japonais. Trois croiseurs japonais dont je ne me rappelle plus les noms s'en vinrent dans nos eaux du Pacifique, établirent une base à Esquimalt et, pendant les longs mois où le littoral du Pacifique s'est trouvé en danger, se chargèrent de garder la mer pour le compte du gouvernement et de la population du Canada.

Cet après-midi, le ministre s'est efforcé de convaincre le comité de l'impossibilité où se trouvait le "Niobé" de capturer le steamer allemand "Willehad" qui avait fait voile de Montréal. Quelqu'un ayant fait une question à ce sujet, on a fait voir que ce bâtiment longeait la côte de la Nouvelle-Ecosse le jour même de la déclaration de la guerre. Je tiens de source certaine qu'à ce moment-là le "Canada" était près de la côte de l'Atlantique; ce bâtiment por-

tait à son bord deux pièces de 12 et, s'il en avait reçu l'ordre de l'arsenal ou de l'autorité fédérale, il aurait pu capturer le "Willehad". Pas n'était besoin pour cela de se servir du "Niobé".

On a cru devoir faire l'acquisition d'une multitude de navires pour la surveillance des eaux; c'est là un point sur lequel je ne crois pas utile d'insister. Le ministère de la Marine avait à sa disposition un certain nombre de navires servant à la pose des bouées et à la surveillance des bouées-cloches le long des côtes de l'Atlantique et du Pacifique; le "Lansdowne" en était. Ce navire, un des plus grands que possédât le ministère, était muni de grues pour la pose et l'enlèvement des bouées. On le retira du service de la marine pour le placer dans le service naval, ce qui entraîna une dépense de $47,043, ou à peu près. Au lieu de l'employer utilement, on le garda à la base de Sydney pour hausser et baisser les signaux qui sont à l'estacade de défense et par lesquels on indique aux navires qu'ils peuvent pénétrer dans le port de Sydney. Il eût été préférable d'assigner ce travail à quelque petit remorqueur plutôt qu'à ce grand navire du ministère de la Marine.

Voyons maintenant ce que l'on a gagné à retirer ce bâtiment du service de la marine. Comme je disais tantôt, la tâche de ces navires consiste, chaque printemps, à poser les bouées le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Quand vient l'hiver, il faut, à cause des glaces, enlever un certain nombre de ces bouées; or, au printemps et même à l'été de 1918, beaucoup de ces bouées n'avaient pas été remises en place parce que le ministère manquait de navires. Voici quelles sont les bouées qui n'avaient pas été remises en place:

Liscomb-Fairway, bouée à gaz et à sirène;
Thrum-Cap, bouée à gaz et à cloche;
Trois-Brasses, bouée à gaz et à cloche;
Bouée de l'île aux Oeufs, ni sirène ni feu;
Thorn-Shoal, bouée-cloche;
Owl's-Head, bouée-cloche;
Ship-Harbour, bouée à sirène automatique;
Spry-Bay, bouée-cloche;
Basson-Reefs, bouée-cloche;
Rocher de Lockwood, sirène automatique;
Nixonmate, bouée-cloche;
Bull-Rock, bouée-cloche;
Isaac-Harbour, bouée à gaz et à sirène;
New-Harbour, bouée à sirène;
Tor-Bay, bouée à cloche;
Flying-Point, bouée à cloche.
Whitehead, bouée à gaz et à sirène;
Cerebus, bouée à gaz et à sirène;
Grimes, bouée à gaz et à sirène;
Argus-Shaol, bouée à sirène;
Petitdegrat, bouée à gaz et bouée-cloche;
Beak-Point, bouée à sirène;
Haddock-Rock, bouée-cloche;
L'Archevêque, bouée-cloche;
Fourchu, bouée à sirène;
Ile Guion, bouée à gaz et à sirène;
Barr-Reef, bouée à sirène.

Le ministre des Affaires navales donnera pour raison, je suppose, si ces bouées n'étaient pas en place, qu'elles auraient servi aux sous-marins allemands à trouver le chemin des ports. Cet argument ne vaut rien, parce que les sous-marins allemands n'avaient pas besoin de bouées ou de cloches pour trouver leur route. Tous les phares des côtes étaient allumés, et si un sous-marin allemand avait voulu pénétrer dans un port du cap Sable au cap Nord, il aurait pu le faire en n'importe quel temps du jour ou de la nuit.

Pour vous montrer quel espèce de service naval nous avions, nous étions obligés d'avoir une patrouille japonaise sur la côte du Pacifique. Il en était de même sur la côte de l'Atlantique. On se rappelle, sans doute, que deux navires australiens sont venus nous aider à protéger nos côtes. Si ma mémoire ne me trompe pas, c'étaient le "Sydney" et le "Melbourne". L'un, j'en suis sûr, était le "Sydney" qui a coulé le vaisseau allemand "Emden" dans le Pacifique et est ensuite venu nous aider.

Il est donc évident que le ministre ne pouvait se fier à sa marine, puisque des vaisseaux japonais et australiens étaient forcés de venir à notre secours.

L'honorable ministre nous a ensuite parlé du travail des bateaux dragueurs de mines. Mais la farce de la chose, c'est qu'ils ne balayaient la mer qu'après le passage des convois, et j'ai la preuve de mon assertion. Le devoir des dragueurs de mines est de parcourir la mer avant que les navires portant les soldats et autres passagers aillent de l'avant. Ces dragueurs au contraire, relevaient les torpilles bien paisiblement après que les navires étaient passés et avaient disparu à l'horizon.

Sur proposition de M. Amelius Jarvis, de Toronto, nous avons eu une certaine protection de la côte de l'Atlantique en 1917. Le gouvernement canadien, avec de l'argent qui appartenait au gouvernement impérial, je crois, a acheté sept ou huit goélettes de pêche qui ont été converties en vaisseaux de camouflage. On les a munies de moteurs et armées de canons. Elles avaient aussi sur leur pont des doris que l'on descendait et faisait disparaître entre les gaillards. Ces vaisseaux furent achetés au mois de mai ou de juin 1917. Pour donner un exemple de l'expédition en affaires des autorités navales à Halifax, qu'il me suffise de dire que ces sept ou huit vaisseaux n'ont pas été prêts avant le mois d'octobre

de la même année. Naturellement, comme tous le savent, au mois d'octobre, la flotte de pêche était rentrée au port, de sorte que les navires en question n'ont rien fait cette saison-là.

Cependant, on aurait dû les garder pour la saison suivante durant laquelle ils auraient pu rendre d'excellents services. L'un de ces petits vaisseaux, camouflé en barque de pêche aurait pu être ancré parmi la flotte de pêche et à l'approche d'un sous-marin le "vaisseau-mystère" comme on appelle ces vaisseaux, aurait descendu ses doris et pointé ses canons sur le sous-marin. Avant que le sous-marin eût eu le temps de se préparer lui-même au combat, il aurait été endommagé sinon coulé par le vaisseau camouflé.

Dans l'hiver de 1918, ces vaisseaux, à la demande du département, je suppose, ont été vendus à moitié prix, ou à peu près, à quiconque voulait les acheter. Je prétends qu'on n'aurait pas dû s'en départir, parce qu'ils auraient pu rendre des services précieux en 1918. Mais, comme je l'ai dit, ils furent vendus au mois de février ou de mars de cette année-là.

Nous avons entendu parler de la protection accordée à la flotte de pêche de la côte de l'Atlantique. Je ne prétends m'attribuer aucun crédit de ce qui a été fait, mais je dirai, cependant, que l'an dernier, j'ai télégraphié au ministre intérimaire des Affaires navales le mettant au courant de la situation dans la Nouvelle-Ecosse et lui demandant si l'on ne pouvait rien faire pour protéger les cent cinquante bateaux de pêche qui se trouvaient à ce moment-là sur l'Atlantique. J'ai reçu un mot d'Ottawa, un très beau télégramme, je dois le dire, à l'effet que l'on prenait toutes les mesures possibles. Naturellement, je savais bien ce que cette réponse voulait dire, et je télégraphiai de nouveau demandant de chercher à obtenir les services de croiseurs anglais ou américains pour faire la patrouille des côtes de l'Atlantique. Nous avons entendu parler du "Stadacona" et de l'avis donné aux pêcheurs de quitter leur terrain de pêche et de rentrer au port.

Quand je vis que je ne pouvais obtenir de satisfaction du ministre je résolus de prendre la chose moi-même en mains. De ma propre initiative, je télégraphiai à tous les ports de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve, où les embarcations avaient l'habitude de prendre la mer, et leur conseillai de rester dans le port. Et, le temps qu'aurait pu prendre à arriver sur les lieux aucun des contre-torpilleurs ou autres vaisseaux qu'aurait pu envoyer d'Halifax le département des Affaires navales, il n'y avait que deux ou trois barques sur les grands bancs.

Ce qui fait que lorsque l'auteur de la lettre écrite au "Star" et citée par le ministre prétend que 60 navires ont été avisés, je dis qu'il devait se trouver dans la soute à pelleter du charbon et non au poste de vigie. Ces navires n'ont pu continuer leur expédition de pêche faute de protection des autorités canadiennes et l'avis que j'ai donné à cette époque était pour eux de rallier le port au plus vite et de le faire en longeant les côtes.

Les instructions que je leur ai données furent donc de tenter de rallier le port au plus tôt et de se mettre à l'abri des côtes; c'est-à-dire qu'ils devaient quitter les ports de Terre-Neuve, contourner le cap Nord, traverser le détroit de Canso et doubler la côte jusqu'à Lunenburg. C'est ce qui fut fait, mais je regrette d'ajouter qu'un des navires qui longeait la côte—et ceci ne serait pas arrivé si nous avions eu la protection navale voulue—s'est brisé sur les récifs, le 6 septembre, dans une tempête venue de l'est. De ce fait, dix-huit hommes ont été perdus par la faute et la négligence coupable des autorités navales canadiennes qui ne donnaient pas la protection nécessaire.

Quand ces navires ont eu rallié leurs ports d'attache, j'ai télégraphié au ministre des Affaires navales, que 150 navires environ étaient arrivés avec des cargaisons valant en moyenne de 30,000 à 40,000 piastres, et je lui ai demandé s'il ne lui serait pas possible d'envoyer un navire patrouilleur d'Halifax pour surveiller la côte au large de l'entrée de Lunenburg et de la Have, mais le ministre n'a pas encore été assez poli pour me répondre. Deux jours après la signature de l'armistice, le 13 novembre dernier, douze navires de patrouille sont entrés dans le port de Lunenburg, et c'étaient les premiers qu'il nous était donné de voir depuis le commencement de la guerre. Tel est le système de protection que le ministre a tenté de défendre cet après-midi.

Dès le début de la guerre, une dépêche envoyée d'Ottawa à Halifax, annonça aux autorités navales de cette ville que le croiseur allemand "Karlsruhe" bombardait la ville de Glace-Bay. Inutile de dire que ceci n'est jamais arrivé, mais on nous l'a annoncé. Les autorités navales s'animèrent d'un beau zèle. A cette époque, le "Canada", navire pas beaucoup plus long que cette Chambre, se trouvait mouillé à Halifax. Il portait deux pièces de douze livres

et c'est ce vaisseau qu'on a envoyé à Glace-Bay pour engager le navire de guerre allemand au combat. En même temps, et pour mieux protéger les citoyens de Glace-Bay, on expédia dans cette ville un équipage et deux canons. L'équipage se composait des infirmiers et des gardes du "Niobé", et c'est tout juste s'il se trouvait un marin du nombre.

Mais le plus drôle de l'histoire, c'est que les deux pièces sont parties sans munitions et sans verrous de culasse. Une des pièces expédiées par les autorités navales d'Halifax avait vingt ans et servait de corbillard aux funérailles des marins. Toute cette histoire ne fut qu'une immense blague et, après avoir posé quelques fils à Glace-Bay, l'équipage revint.

Le ministre me pensait dans l'erreur quand j'ai dit que certaine personne avait offert au gouvernement de lui donner un contre-torpilleur s'il s'engageait à en construire quatre autres. L'offre a été faite par le commandant J. K. L. Ross. Il donna son propre yatch, le "Tuna" et prit aussi le commandement d'un navire nommé "Grilse". Le "Grilse" était le seul navire du service de patrouille qui fut pourvu de canons et de munitions et, cependant, croiriez-vous qu'après avoir été acheté à New-York et conduit à Halifax, ce navire fut envoyé au bassin de Gaspé, dans le Saint-Laurent, pour aider aux convois transportant les troupes canadiennes. Lors de son premier voyage, ses canons et munitions consistaient en une demi-barrique avec un bâton peint en gris fiché au sommet.

Le ministre a aussi parlé des navires que le gouvernement a achetés. Je remarque que six de ces chalutiers de patrouille ont coûté la somme de 208,000 piastres chacun, ou 1,250,000 piastres en tout. On aurait pu les avoir en Angleterre pour la moitié de cette somme et je dis, sans craindre un démenti, que quelqu'un a réalisé 75,000 ou 100,000 piastres par la vente de chacun de ces bateaux. Si le ministre m'accordait l'enquête que je demande, il n'y a pas de doute que nous établierions cela. Il est vrai qu'on a aussi acheté d'autres navires à divers prix, et le ministère ne s'est jamais efforcé de faire donner au pays la valeur de son argent. Je n'hésite pas à dire que nos affaires navales sont conduites de telle manière que tout Canadien devrait en être humilié.

Le ministre a déclaré que mes remarques au sujet du "Mont-Blanc" étaient inexactes et il a parlé du magnifique port d'Halifax. Or, si quelqu'un au monde connaît les beautés du port d'Halifax, c'est bien moi. C'est un des plus beaux ports du monde et je dirais même le plus beau, si je ne craignais de n'être pas d'accord avec l'honorable député de Saint-Jean. Le ministre a dit qu'il était sage de laisser entrer au port ce navire chargé d'explosifs. J'ignore si le ministre est ou non au courant des faits, mais il est avéré que le "Mont-Blanc" était en feu avant d'entrer dans le port d'Halifax. De l'huile s'était échappée d'une barrique sur le pont et avait mis le feu.

On a délibérément permis à ce navire d'entrer dans le port d'Halifax, alors que son pont était en feu. Est-ce de cette manière-là que l'on protège les citoyens du Canada? Je n'entends pas que le ministère ne se fie qu'à ma seule parole, aussi, vais-je inscrire au hansard autre chose. Le 20 décembre 1917, le "Morning Chronicle" publiait ce qui suit:

> Le public a le droit de savoir qui a donné au "Mont-Blanc" l'autorisation de côtoyer les Passes et de s'avancer vers le bassin Bedford au moment même où l'"Imo" en devait sortir. Si nous comprenons bien, les autorités navales exercent la haute main sur les mouvements d'entrer et de sortie de tous les navires. Il faut absolument que le public sache d'après quelle autorité l'"Imo" a reçu l'ordre de quitter son mouillage dans le bassin Bedford, dans un temps où l'autorité navale compétente aurait dû parfaitement comprendre que les deux navires devaient se rencontrer en dedans ou près du chenal étroit qui conduit du port intérieur au bassin. Il est également d'urgence non seulement pour les fins de cette enquête, mais encore pour la sécurité de la ville dans l'avenir, qu'on s'assure pourquoi une patrouille convenable n'a pas été maintenue par unités du service naval, dans le but de laisser la route libre pour le navire chargé de munitions. Les autorités navales possèdent un grand nombre de bateaux de différents types qu'elles peuvent utiliser dans ce port, mais autant que nous l'avons appris, on ne s'est servi d'aucun de ces bateaux pour escorter le Mont-Blanc vers les bassins Bedford. Pourquoi? Le public a le droit de savoir pourquoi l'on n'a pas pris ces précautions et d'autres encore que nous pourrions mentionner, pourquoi surtout, on a pris le risque de permettre à ces deux navires de se rencontrer dans cette passe étroite?

A cette époque, le "Morning Chronicle" appuyait la présente administration ainsi que le ministre des Affaires navales. Je lis ce qui suit dans le "Chronicle", édition du 22 décembre 1917:

> Halifax a souffert une perte désastreuse par suite de l'explosion qui s'est produite à bord d'un navire qui transportait des explosifs très puissants. Nous tenons à connaître quelles précautions on a prises en vue d'empêcher ce désastre; pourquoi on a permis à l'"Imo" de passer les détroits où la largeur du chenal est comparativement étroite, alors que le courant est presque impétueux, en même temps que le "Mont-Blanc" chargé de munitions, et pourquoi l'on n'a pas tenu la route libre pour le dernier

navire? Pourquoi n'a-t-on pas averti tous les autres vaisseaux de s'éloigner suffisamment du navire chargé de munitions?

Le public veut que tout ce qui se rattache à cette affaire soit scruté et prouvé, non seulement pour établir la responsabilité de ce qui est arrivé, mais encore pour assurer que l'on prendra les sauvegardes les plus absolues pour l'avenir. Il tient à savoir si les règlements du mouvement du trafic, dans ce port, doivent être en vigueur, dans l'avenir. Il veut avoir la certitude absolue qu'en tant que l'effort de l'homme peut le faire, on encourra jamais le risque de la répétition d'un désastre semblable.

Pour établir ma cause, j'irai un peu plus loin, monsieur le président. Je ne veux pas que le ministre pense que je suis le seul habitant de la Nouvelle-Ecosse qui se plaint de sa marine de bateaux de provisions. Le "Chronicle" du 26 (?) décembre dit:

Le port d'Halifax est sous la juridiction exclusive du gouvernement canadien. Il est administré par des fonctionnaires fédéraux qui agissent d'après les ordres du gouvernement fédéral. Ni la province de la Nouvelle-Ecosse, ni la ville d'Halifax ne peut exercer le moindre pouvoir sur ses eaux navigables. Il est donc évident qu'aucune d'elles n'encourt de responsabilité de ce qui peut laisser à désirer dans l'administration de ces eaux. Elles ne reçoivent ni droit perçu ni émolument direct du commerce qui entre dans le port. Elles ne peuvent arrêter de règlement et encore moins empêcher les mouvements vers l'entrée ou vers la sortie du port de cargaisons dangereuses ou non désirables.

Il nous semble que le Dominion n'est pas seulement responsable, au point de vue du droit et de l'équité des dommages causés par cette explosion, dans le port d'Halifax, du "Mont-Blanc" dont l'entrée avait été sanctionnée, sinon provoquée par des fonctionnaires fédéraux responsables; qu'il est encore tenu, en morale et en conscience, d'indemniser, autant qu'il le peut, les citoyens d'Halifax des pertes sérieuses qu'ils ont subies à cause des actes directs de ses agents dûment nommés et autorisés.

Le premier citoyen venu à Halifax n'aurait-il pas bon motif d'action contre le Gouvernement fédéral pour ses dommages personnels?

Alors, les dommages faits à la ville ne devraient-il pas être compensés sans protestation ni murmure, par toute la population du Canada? Chaque habitant a dans la cargaison du Mont-Blanc, tout autant d'intérêt que pouvaient y avoir un simple citoyen de Halifax, bien que ce soient les habitants de cette ville qui ressentent immédiatement les effets de l'explosion?

Le Gouvernement et les ministres ont reconnu leurs responsabilités, lorsqu'ils ont payé aux citoyens d'Halifax des millions et des millions de dollars. Le "Chronicle", de Halifax, disait, le 28 décembre:

L'enquête que l'on demande est une enquête pour établir la responsabilité du mouvement des deux navires, l'un de son mouillage dans le port inférieur, l'autre de son mouillage au bassin Bedford—pourquoi l'on a permis à un navire portant la mort de pénétrer jusqu'au port et dans un chenal étroit, pour y venir en collision avec un steamer sortant sans qu'on eût pris ou fourni la moindre précaution ou la moindre garantie de sûreté—C'est le principe de toute la question.

Le ministre a argué, cet après-midi, que ce navire avait parfaitement raison de remonter jusqu'au port et que les autorités navales n'avaient rien fait d'erroné. Cependant, nous avons ici le porte-parole du Gouvernement, le "Chronicle", qui condamne, dans des termes formels, non seulement le ministère, mais encore ses fonctionnaires d'Ottawa et d'Halifax également. Mais je ne veux pas appuyer ma cause sur ce que le "Chronicle" dit. Il fut un temps où le "Morning Chronicle" était un journal grit, et il va sans dire que certains de nos amis peuvent arguer que les journaux grits ne sont pas toujours dignes de foi. C'est pourquoi je vais citer quelques extraits d'une autre gazette. Elle s'appelle le "Halifax Herald"; elle est dirigée par un non moindre personnage que l'honorable sénateur William Dennis, de la ville d'Halifax, province de la Nouvelle-Ecosse. Que publiait donc le "Herald", dans son édition du 24 décembre?

Point n'est besoin d'essayer de cacher que les citoyens ne seront contents que lorsque les responsabilités auront été établies. Il est inutile de nier que les esprits sont très agités, que l'on a besoin de rétablir la confiance dans le public à l'égard de ceux qui sont responsables de la sécurité du port.

On prétend que le service de patrouille est mal fait, bien que les autorités aient suffisamment de navires à leur disposition, et que plusieurs de ces navires sont à l'attache quand ils pourraient servir à protéger la route que doivent suivre les navires employés au transport des munitions.

Il ne semble pas qu'on ait de la difficulté à constituer des équipages, à en juger par le nombre des marins en uniforme que l'on voit tous les jours aux alentours de l'hôtel Acadian, qui, soit dit, était une sorte d'hôtel pour les marins "en disponibilité".

Cependant, lorsque l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a demandé au ministre quel était le nombre des marins qui attendaient dans la région d'Halifax, le ministre a essayé de faire croire qu'ils n'étaient là que depuis peu de temps. Allons un peu plus loin et voyons ce que disait le "Halifax Herald", le 31 décembre:

Le "Halifax Herald" persiste à demander une enquête complète de toutes les causes qui ont provoqué l'explosion et veut que l'on établisse les responsabilités officielles et individuelles.

1. Qui a autorisé le Mont-Blanc de sortir du port sans être précédé d'un navire patrouilleur?

2. Qui a donné l'autorisation à ce navire étranger, ayant une grosse cargaison de marchandises inflammables, y compris les explosifs les plus redoutables, dont le capitaine, les officiers et les hommes d'équipage ne pouvaient

pas parler un mot d'anglais et dont le pilote ne comprenait pas un mot de français? Quel est le fonctionnaire, de la marine ou d'ailleurs, qui a permis à ce navire de s'engager dans le détroit, non seulement sans être escorté d'un patrouilleur, mais même sans l'oriflamme rouge" qui est le signe habituel de danger?

4. Qui a permis au steamer norvégien "Imo", affrété comme navire pour le secours des Belges, mais à ce moment-là sur lest, de venir vers le fort au moment même où il y avait possibilité pour lui qui était vide et aussi sans escorte, de venir en collision avec le "Mont-Blanc" et sa cargaison de terribles explosifs? Qui a été cause que par "erreur de jugement", "accident", "stupidité crasse", "grossière négligence" ou "criminelle méchanceté" ou autre cause, la collision a eu lieu à l'endroit le plus étroit du port—ce port merveilleux dans lequel les plus grands leviatans de l'océan peuvent tourner à pleine vitesse et où les flottes de l'empire pourraient naviguer en toute sécurité.

Nous irons un peu plus loin encore dans notre enquête et nous allons voir si les autorités navales faisaient leur devoir, au moment où le "Mont-Blanc" traversait le détroit, fit explosion, tuant 1,800 personnes et en blessant 20,000 ou 30,000 autres. C'est le plus grand désastre qu'une ville eût jamais souffert depuis nombre d'années. Tout cela était dû, ainsi que l'ont prouvé le "Chronicle" et le "Herald", à la négligence des autorités navales. Le 31 janvier, le "Herald" disait:

Il est rumeur que le département de la Marine à Ottawa va être complètement réorganisé, mais il est peu probable que l'on agisse avant que l'on reçoive les conclusions de l'enquête de la commission royale. Ici on estime que certains officiers de la marine à Ottawa font preuve de trop d'ostentation et pas assez d'efficacité.

J'adresse ceci au ministre en particulier:

Le sous-ministre des Affaires navales. M. Desbarats, a la réputation d'un homme compétent, bien, naturellement, qu'il soit un civil et qu'il manque par conséquent d'expérience en matière navale.

Ce bouleversement dans le service naval à Halifax n'est sans doute que le préliminaire de la réforme générale dont on a tant besoin dans le département des affaires navales à Ottawa.

J'irai encore plus loin, à l'appui de mes prétentions. Le "Halifax Herald", en date du 5 février 1918, disait:

Malgré la façon cruelle dont....

Ceci a trait au ministre:

..il a été trompé par ses subalternes, quand il a fait sa malheureuse déclaration à Halifax, il y a quelques semaines, pour défendre ceux qui avaient fait preuve de la plus grossière incompétence et un système absolument corrompu, on doit féliciter l'honorable M. Ballantyne pour les réformes qu'il a accomplies. Personne plus que lui ne regrette aujourd'hui ce qu'il a dit, et les changements qu'il a déjà faits peuvent être considérés comme le début d'une complète réorganisation du personnel de notre port. Cette réorganisation droit inclure assui un changement complet dans le department à Ottawa. Une enquête sur la façon dont sont conduites les affaires navales au Canada, à part de la question de la direction du port, révélera la nécessité de changements que l'on aurait dû faire il y a longtemps. Si ces changements avaient été faits, peut-être aurait-on pu non seulement empêcher cette grande catastrophe, mais épargner beaucoup d'argent que l'on a dépensé pour les navires incapables de tenir la mer et pour des officiers incompétents.

Je demande au ministre de bien vouloir noter cela.

Sur ce point il y aura d'autres révélations à faire plus tard.

Voyons ce que le "Halifax Herald" dit de plus au sujet du département des Affaires navales. Le 9 février, il écrit:

Cependant dans ce travail de simple agent de police, le service naval canadien, avec toutes ses dentelles et ses plumes..

Eh bien! qui parle de thés dansants et de falbalas?

Le résultat a été que 1,500 êtres innocents, hommes, femmes et enfants, ont été tués, que des milliers ont été blessés et que plusieurs centaines sont aveugles pour la vie. La punition, la mesure préventive, ne doit pas se limiter à la poursuite d'un pilote, d'un capitaine de navire et d'un officier examinateur subalterne. L'horreur est trop effrayante, la négligence des autorités trop hideuse.

Avançons-nous encore. Voici ce que disait le "Halifax Herald" le 12 février 1918:

Halifax s'est tellement habitué à des événements insolites se rattachant au récent désastre et touchant la direction du port qu'il semble qu'il ne puisse plus rien survenir qui frappe de stupéfaction les citoyens de cette ville et les persuade de la nécessité de changements révolutionnaires. Mais voici encore une fois une nouvelle stupéfiante c'est que le grand paquebot l'"Olympic", par suite de la mauvaise gestion du port a couru le plus grand danger, chargé qu'il était de milliers d'êtres humains et a failli échouer sur les terribles récifs Sambro.

La commission chargée par le Gouvernement fédéral d'enquêter sur les affaires de pilotage a été frappée de stupéfaction, hier après-midi, à la veille de la clôture de la 2e séance, de la journée, à la nouvelle annoncée par le capitaine Latter, membre du conseil de pilotage. Le capitaine Latter déclare que les "gens du service naval ont déplacé les bouées sans avertissement et que les navires remontant dans le brouillard ont failli aller échouer sur les récifs Sombro.

Voici ce qui a paru dans le même journal, le même jour:

Un autre fait confirmé par l'enquête c'est le "sommeil de mort" et la léthargie du département de la Marine à Ottawa, d'après le témoignage de J. E. De Wolf, un des membres de la commission de pilotage d'Halifax. M. De Wolf dit qu'il y a six ou sept ans, le département de la Marine et des Pêcheries demanda à la commission de pilotage de rédiger de nouveaux règlements. La commission, avec l'aide de Hector McInnis, C.R., fit l'avant-projet et les

nouveaux règlements furent transmis à Ottawa. Il est évident qu'ils dorment encore dans les cartons poussiéreux.

Le département n'en a cure. "On nous traite avec un souverain mépris" dit M. De Wolf,—"Nous n'avons jamais reçu un seul mot et j'ai conseillé à la commission de se démettre à titre de protestation.

L'argument que j'appuie sur ce que je viens de lire se rattache à ce qui est arrivé après l'explosion. L'explosion eut lieu en décembre, et encore que les autorités navales fussent au courant de tout ce qui était arrivé à cet égard, les officiers du département naval à Halifax ne tentèrent rien pour améliorer la situation de la ville. Voici donc ce que publiait le "Herald" d'Halifax le 12 mars 1918:

Des nouvelles recherches faites hier par le "Herald" d'Halifax dans les cercles maritimes et de pilotage, prouvent encore davantage d'une façon incontestable qu'il importe de faire un remaniement complet à Ottawa. L'affirmation faite par le pilote qu'on a laissé un steamer chargé d'explosifs demeurer à l'ancre dans le chenal, un jour de la semaine dernière pendant sept heures, a été entièrement confirmée et d'autres détails de la nature la plus étonnante ont été obtenus en même temps.

Le "Herald" d'Halifax s'est soigneusement conformé aux règlements de la censure et il refuse de publier tout ce qui pourrait éclairer l'ennemi. Parmi tous ceux qui connaissent familièrement les affaires de la marine à ce port, parmi les capitaines de la Nouvelle-Ecosse qui ont volontiers prêté leurs services à l'œuvre de la surveillance navale, parmi les maîtres-marins qui amènent régulièrement au port et en font sortir un navire à vapeur, il n'en est pas un seul qui n'ait à raconter quelque acte de stupidité, d'entêtement, de gâchage se rattachant aux affaires du port et quand on remonte à la source de ces faits, la piste nous conduit tout droit à Ottawa et révèle l'existence d'un groupe hétérogène d'incompétents qui connaissent peut-être les usages du monde, qui peuvent peut-être se prononcer en connaissance de cause sur les qualités respectives des divers mélanges de vins, mais ne connaissent certainement pas les erres ou les routes des navires et ne sauraient juger de la compétence de ceux à qui est confiée la direction des vaisseaux.

L'entrée, le mouillage et la sortie des navires, voilà ce qui demande toujours l'attention de marins expérimentés. La Nouvelle-Ecosse a produit quelques-uns des meilleurs marins qui aient jamais existé; ils ne sont pas à Ottawa, ils n'ont pas la direction des affaires de la marine; non, cette direction est confiée à des hommes qui n'ont jamais manié le chanvre, pour qui l'usage du sextant est un profond mystère, et leur administration des navires se borne peut-être à une connaissance bien superficielle d'un canot verni sur un lac tranquille.

En temps de paix, ce ne sont pas là les hommes qu'il faut mettre à la tête des affaires de la marine. Leur confier pareille mission à ces horribles heures de guerre atteste chez les nôtres une négligence qui a déjà abouti au plus fatales conséquences et qui mènerait aux plus terrible désastre, s'il s'ouvrait une brèche à travers la flotte britannique. Dieu veuille que la réforme ne s'ajourne pas jusqu'à ce que cette heure sonne.

[M. Duff.]

Il a fallu un des plus grands désastres que le monde ait jamais connus pour réveiller un peu nos autorités; mais ceux qui exerçaient alors l'autorité suprême sont encore revêtus de l'autorité. La Grande-Bretagne, la France, l'Italie, les Etats-Unis, tous ont effectué une réforme dans la gestion de leurs affaires maritimes. Seul le Canada, à la suite de cette effroyable révélation d'incompétence demeure sans réforme. On a mis au rancart un Jellicoe, mais un Kingsmill demeure suprême.

Je crois entendre le ministre murmurer quelque chose à l'oreille du président. Il ne veut peut-être pas que je lise ces extraits, mais je voudrais terminer cette lecture, quand bien même cela déplairait au ministre. Dans son numéro du 13 mars, le "Herald" d'Halifax ajoute:

Tant que des hommes qui sont notoirement devenus inutiles à titre de fonctionnaires de l'Etat, et que quelques-uns sont des incompétents et des fossiles continuent à exercer à Ottawa des emplois de haute responsabilité dans la marine et les affaires navales, il n'y aura ni harmonie, ni coopération ni coordination pratique parmi ceux desquels dépend la sécurité du port, et tant que durera cette situation, les citoyens d'Halifax ne sauraient se convaincre que "l'on fait tout ce qui est possible pour leur protection".

Le même jour, le "Herald" d'Halifax disait:

Des citoyens éminents, bien renseignés informent le "Herald d'Halifax que, pendant que le vaisseau était à l'ancre dans le chenal, on en a enlevé des explosifs qu'on a remontés dans le port; que non seulement des remorqueurs et des barges, mais un bateau automobile, avec de la gazoline à bord ont été employés au transport de certaines caisses du vaisseau avant qu'il eût remonté au bassin.

Et le ministre des Affaires navales, cet après-midi, sans chercher à critiquer les accusations formulées contre le département, a déclaré que ces accusations étaient inexactes.

J'ai prouvé à la satisfaction d'autres membres du comité que ce que j'avais dit dans mes observations précédentes du 7 mai était exact. Je suis aussi entré ce soir dans de grands détails à propos de ces questions. J'ai encore d'autres choses à dire et si le ministre veut accorder l'enquête que j'ai demandée, je prouverai qui a dit la vérité et qui ne l'a dit pas. Nous continuerons ce soir les crédits du service naval. Le 7 mai, après avoir porté mes accusations, j'ai déclaré que dans ces circonstances, après ce qui était arrivé à des officiers de la marine canadienne, nous ne devrions pas voter un dollar cette année pour les dépenses navales. Je répète cette déclaration ce soir. Après tout ce qu'on a dit et fait, après tout ce qu'on a entendu le 7 mai et ce qu'on a dit ce soir, après ce qui est de notoriété publique à Halifax

et dans tous les ports de la Nouvelle-Ecosse, je dis que ce comité ne devrait pas voter un dollar à l'administration actuelle du service naval au Canada. On nous demande de voter une somme de $288,000 pour les salaires d'hommes dont l'incompétence a été établie non seulement par moi-même, mais par le "Halifax Chronicle" et le "Halifax Herald". J'insiste donc pour que le comité ne vote pas un dollar au département du service naval.

C'est absolument inutile. Cela ne peut pas faire de bien. Il n'y a aucune nécessité de voter des deniers publics pour les hommes d'Halifax qui sont en rapport avec le département naval. Ils devraient être démis pour incompétence et les navires devraient être ou vendus comme vieille ferraille ou cédés au ministre des Travaux publics qui les remplirait de ciment et de ballast et les coulerait pour en faire des brise-lames à l'entrée des ports.

On ne nous demande pas seulement de voter $288,000 pour les salaires de ces messieurs du département naval, mais la somme énorme de $1,805,000 pour l'entretien et le maintien des arsenaux à Halifax et Esquimalt et de la réserve royale navale. Je déclare, monsieur le président, qu'il ne peut sortir aucun bénéfice de cette dépense, surtout en présence de la situation financière actuelle du Canada et chacun des représentants du peuple devrait voter contre l'octroi d'un dollar à cette intention.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre ne fera-t-il aucune réponse à ce qu'a dit ici ce soir l'honorable député (M. Duff)? Il a demandé une enquête. On a porté un certain nombre d'accusations sérieuses. Il devrait assurément y avoir quelque enquête sur ces accusations. Je prétends que cet après-midi le ministre n'a pas donné satisfaction au comité; il y a trop de plaintes contre l'administration des affaires navales pour s'attendre à ce que le pays soit satisfait de sa simple dénégation. Je ne veux pas faire de l'obstruction aux crédits du ministre, mais je voudrais obtenir de lui une réponse à quelques-unes des accusations qu'a portées mon honorable ami de Lunenburg. J'estime que nous devons tous beaucoup à l'honorable député pour les recherches qu'il a faites dans ces affaires, car il a porté à la connaissance du comité un grand nombre de renseignements. Nous désirons tous avoir des informations sur ces questions et nous sommes reconnaissants à chacun de nos collègues qui se donne la peine de nous signaler des faits de ce genre.

L'honorable ministre a employé beaucoup de temps pour répondre aux accusations portées dans une occasion précédente par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Mais le ministre ne nous a pas parlé longuement du département naval. Il ne nous a pas dit ce qu'il avait l'intention de faire au cours de cette année. Nous n'avons aucun renseignement sur les projets du département naval. Il a passé presque tout le temps à répondre au discours prononcé par mon honorable ami de Lunenburg dans une précédente occasion et nous devrions obtenir du ministre beaucoup plus de renseignements qu'il nous en a fournis jusqu'à présent.

Nous ne pouvons pas régler cette question par une joute oratoire à la Chambre et en disant que ceci ou cela n'est pas exact. La meilleure méthode de régler la difficulté est de nommer un tribunal compétent qui établira si l'administration du service naval est ou n'est pas satisfaisante.

Le rapport publié par le département durant l'année écoulée indique que la division des achats a dépensé plus de $10,000,000. Avons-nous reçu la valeur représentée par cette énorme dépense? C'est une affaire sur laquelle le comité aimerait à avoir des renseignements avant de voter une autre forte somme d'argent pour maintenir le fonctionnement de ce département.

J'ai écouté le discours de mon honorable ami de Lunenburg dans une occasion précédente et j'ai prêté l'oreille très attentivement à la réponse du ministre et je prétends qu'il n'a pas été donné une réponse satisfaisante à quelques-unes des accusations. Mon honorable ami le ministre a répété très souvent que le député de Lunenburg avait déclaré que ces marins étaient incompétents, et il a reproché au député de faire cette affirmation, mais le député de Lunenburg n'a jamais fait cette affirmation. Autant que j'ai pu m'en rendre compte il a défendu les marins contre l'administration. Ses critiques n'ont pas porté contre les hommes du service naval, mais contre le département.

Il a critiqué la conduite de certains officiers de marine, mais il n'a certainement pas prononcé une seule parole de blâme à l'adresse du simple marin ordinaire; il n'a eu que des louanges à l'égard de nos braves marins.

Cependant, la question se pose: Le département du Service naval est-il administré comme il devrait l'être oui ou non? Voilà l'unique question à laquelle le Parlement veut obtenir une réponse.

Au cours d'un discours antérieur, l'honorable député de Lunenburg a affirmé que le département des Affaires navales n'était pas du tout prêt à toutes éventualités au moment de la déclaration de guerre; je suppose que personne ne met cette assertion en doute. En essayant de répondre à cette assertion, le ministre a avoué que le seul navire de toute la marine canadienne qui méritait d'être désigné comme un navire de guerre c'était le "Niobé", mais ce navire ne fut en état de prendre la mer qu'à la date du 31 août 1914. Or, tout le monde sait que la guerre fut déclarée le 4 août; cependant, il a fallu attendre jusqu'au 31 avant que notre principal navire de guerre sur la côte de l'Atlantique fût en état de prendre la mer. Si l'administration et les fonctionnaires du département avaient fait leur devoir, le "Niobé" aurait été en état de croiser sur nos côtes dès le début des hostilités et il aurait pu se saisir de fort riches prises.

Il est évident que le "Niobé", eût-il été prêt, aurait pu capturer le navire allemand qui quitta le port de Québec le 2 août 1914 en route pour Boston et qui se trouvait au large du littoral de la Nouvelle-Ecosse à la date du 4 août. Tout le monde s'attendait à voir la Grande-Bretagne déclarer la guerre. Cependant, le département des Affaires navales à Halifax resta coi et voilà comment il se fait que le principal croiseur de la marine canadienne n'était pas en état de prendre la mer au début de la guerre.

Le ministre n'a pas répondu non plus à une autre des accusations qu'a portées l'honorable député de Lunenburg; il s'agit de la différence du traitement qui a été infligé aux marins et aux officiers du service canadien. Personne n'osera mettre en doute le principe que les simples marins dans la marine canadienne ont droit à la même somme de justice que les officiers. Or, quels sont les faits? Il appert que sept marins faisant partie de l'équipage d'un certain navire refusèrent de monter à bord, parce que le navire faisait tellement eau qu'ils ne le croyaient pas en état de tenir la mer; ils refusèrent d'embarquer tant que les avaries n'auraient pas été réparées. Voilà la faute commise par ces marins, si mes renseignements sont exacts, et j'ai tout lieu de croire qu'ils le sont.

M. DUFF: C'est bien cela.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces marins ont comparu devant un tribunal militaire et ils ont été condamnés à dix-huit mois de prison. Je suppose qu'ils sont à purger leur sentence à l'heure qu'il est; du moins personne ne nous a informés du contraire. Ils ont peut-être mérité cette punition sévère; je n'en sais rien; mais selon moi, le châtiment n'est pas proportionné à la faute.

En tout état de cause, en admettant que le châtiment en question fût mérité, quelle punition a-t-on infligée au commandant de l'"Hochelaga", le lieutenant Robert D. Legate? Il avait le commandement du navire et il avait reçu des ordres formels de détruire les sous-marins allemands. Or, un jour il aperçut un sous-marin ennemi au large, mais au lieu de courir sus au pirate, il vira de bord et prit le chemin du port le plus proche. Cet officier a aussi été traduit devant un tribunal militaire. Quelle est la sentence qu'il a reçue? Il a été renvoyé du service purement et simplement. Est-ce que les sept jeunes marins dont j'ai parlé tout à l'heure n'auraient pas été suffisamment punis, si l'on s'était contenté de les renvoyer du service? Ils auraient peut-être été bien contents d'être libérés. En tout cas, cet officier, pour toute punition, a été simplement renvoyé du service.

Le ministre a prétendu que si ces sept marins avaient servi dans la marine britannique et qu'on leur eût appliqué toutes les rigueurs de la loi en temps de guerre, ils auraient été passés par les armes. Mais est-ce que sous le régime de la loi navale de la Grande-Bretagne le lieutenant Legate n'aurait pas été également condamné à faire face au peloton d'exécution? Alors, pourquoi a-t-il échappé au châtiment? On m'assure que c'est la première fois dans toute l'histoire de la marine anglaise que le pavillon blanc de la marine anglaise ait viré de bord devant un navire ennemi. Je ne crois pas que l'histoire de la marine anglaise ait jamais enregistré un autre fait de cette nature. Pourquoi cet officier n'a-t-il pas été puni? Pour quelle raison ces marins ont-ils été condamnés à dix-huit mois de prison, tandis que le commandant de l'"Hochelaga" est renvoyé du service, bien que le délit qu'il a commis soit bien plus grave que l'offense qu'on reproche aux sept jeunes marins? Voilà la question qu'a posée l'honorable député de Lunenburg au cours de son premier discours et le ministre n'y a pas encore répondu. Il devrait répondre à cette question pertinente avant que le Parlement ne continue à voter les traitements des fonctionnaires du département.

Ces jours derniers, quelqu'un a posé ici la question de savoir si le département du Service naval avait le pouvoir de punir l'officier en question. La réponse a été affirmative, mais personne n'a pris sur lui d'expliquer pourquoi le département n'a pas

agi. Le ministre est-il en mesure de nous renseigner à ce sujet? S'il refuse, nous serons obligés d'en venir à la conclusion que dans le département du Service naval il existe une loi pour les marins et une autre pour les officiers. On a fait allusion à maintes reprises, au cours du présent débat, au genre de navires que le département a employés pour assurer la surveillance de nos côtes. Le ministre ne s'est guère étendu sur ce sujet. Au cours du débat sur la marine qui se déroula ici, il y a quelques années, on a fait de cinglants reproches au gouvernement libéral du temps et on l'a accusé de vouloir faire construire au Canada une "marine de pacotille". Les amis politiques du ministre à l'heure qu'il est s'opposaient à la construction de croiseurs rapides du type du "Bristol" à cette époque.

Des navires comme le "Sydney", dont la conduite a été si admirable pendant la guerre, voilà la sorte de navires que le gouvernement d'alors se proposait de bâtir, mais les amis du ministre n'en voulaient pas. Il ne leur fallait rien moins que des dreadnoughts pour les contenter; ils traitaient de "cuvettes" les croiseurs du type "Bristol". Si jamais une marine a mérité l'appellation d'être une marine de pacotille, c'est bien celle qui a été construite par les soins du ministère de mon honorable ami. Les seuls navires qui eussent quelque valeur dans cette marine, c'étaient ceux qui dataient d'avant 1911.

Personne ne saurait nier qu'il existât à Halifax beaucoup de mécontentement. Il y en a eu dans de nombreuses régions de la côte, mais surtout à Halifax. Si les choses marchaient si bien, comme l'assure le ministre, d'où venait cette agitation? Pourquoi tant de plaintes à Halifax? L'attaque dirigée contre le Gouvernement par le "Herald" d'Halifax, journal ami de la présente administration, devrait être pour le ministre la preuve d'un état de choses peu satisfaisant. Je ne crois pas que le Gouvernement ait essuyé de la part de qui que ce soit des reproches plus durs que ceux de ce journal pendant la guerre au sujet des affaires navales. Le "Herald" ne blâme point les agents de l'administration à Halifax, mais, il s'en prend à la direction du service naval à Ottawa. Ceux qu'il blâme ce sont les chefs du département ici, et il faut bien admettre la justesse des dires du "Herald". Comme je ne m'attends pas du ministre qu'il donne des ordres relativement à la conduite de la guerre ou des affaires navales, ce n'est pas lui que je blâme. Il est responsable, néanmoins, s'il néglige de s'entourer d'hommes compétents. S'il constate de l'incompétence parmi son personnel et néglige d'y remédier par de promptes mesures, nous avons le droit de lui demander compte de ce qui en résulte.

Le représentant de Lunenburg a cité le "Herald" d'Halifax et, à mon tour, je lirai quelques extraits du "Mail" de la même ville. Le "Mail", est l'édition du soir du "Herald"; ils sont l'un et l'autre la propriété d'un membre de la Chambre haute, de M. le sénateur Dennis. Traitant de cette affaire, le "Mail" a ouvert ses colonnes aux plaintes du public, et elles sont venues si pressées que le "Mail" n'a pas su quoi en faire. Il avait un rédacteur dont c'était la mission de répondre aux plaintes de toutes sortes, mais ces plaintes sont arrivées en nombre tel que, submergé, il a déclaré ne pas pouvoir y répondre. Il en fait une liste, cependant, au jour le jour et en voici quelques-unes:

Question n° 1662.—Pourquoi a-t-on fait passer en cour martiale des matelots du chalutier n° 30 de la marine canadienne qui, l'été dernier, avaient refusé de servir, et pourquoi les a-t-on condamnés à de longs termes d'emprisonnement, lorsque, l'hiver dernier, plusieurs soi-disant capitaines ou seconds ont refusé formellement de conduire leurs bateaux outremer et n'ont pas été pour cela jugés par un conseil de guerre, ni châtiés d'aucune façon? (2) Comment est-il possible de maintenir la discipline dans le service lorsque de pareils actes demeurent impunis? (3) Y a-t-il une loi pour les officiers et une autre pour les matelots, sous la présente administration de la marine canadienne? (4) Pouvez-vous donner les noms des officiers composant le conseil de guerre devant lequel les matelots du chalutier n° 30 ont subi leur procès, et sont-ils, encore dans le service? (5) Le commandant du chalutier n° 30 avait-il, à l'époque où ces matelots se sont mutinés, l'expérience qu'il faut pour exercer un commandement, et était-il Canadien? (6) Y a-t-il quelque vérité dans la rumeur qui veut que, dans le service naval du Canada, des passe-droits sans nombre aient eu lieu au préjudice des Canadiens? (7) La Crambre des communes chargera-t-elle, au cours de la prochaine session du Parlement, quelques-uns de ses membres du soin d'ouvrir une enquête juste et impartiale sur les affaires navales du Canada pendant la guerre, avec faculté pleine et entière d'examiner tout ce qui concerne la dépense, les promotions, les commissions que l'on a accordées, etc.? (8) Quelle est la personne à qui le Gouvernement a confié la surveillance de la construction des bateaux connus par les lettres C. D.? (9) Quelle est la personne qui a accepté des mains des constructeurs ces bateaux comme étant propres au service?

Le journal ensuite s'exprime en ces termes:

Réponse.—Voici neuf questions relatives à une affaire au sujet de laquelle nous n'avons aucun renseignement particulier. Le seul endroit où il vous soit possible d'y obtenir une réponse tant soit peu valable, c'est la Chambre des communes. La marine a pour règle de ne pas répondre à de semblables questions,

comme l'ont démontré absolument les tentatives que nous avons faites auprès d'elle. Des centaines de questions nous arrivent chaque semaine touchant la marine; la plupart sont précisément celles que nous pose ci-dessus notre correspondant. La marine de guerre n'est évidemment pas une famille des plus heureuses ni des plus unies.

Ce qui précède est un extrait d'un grand journal d'Halifax, ami de l'administration. Le passage relaté plus haut a été publié dans le temps où ces opérations avaient lieu. Il appartient au ministre, selon moi, de répondre à ces questions, et la seule manière d'y arriver, c'est par une enquête comme la demande le représentant de Lunenburg.

Lisons maintenant un autre extrait du même journal:

N.B.—Les questions continuent à nous arriver nombreuses touchant les affaires navales. Plusieurs ont trait aux hommes d'équipage du chalutier n° 30, lesquels sont en prison pour avoir, à ce que l'on prétend, refusé de prendre la mer dans une embarcation peu sûre. D'autres se rapportent au P. V. n° 5, que l'on dit être en mauvais état. On dit qu'il fait eau à l'arrière, autour du gouvernail et dans la soute à charbon de tribord; on ajoute qu'il a fallu pomper de trois à quatre tonnes d'eau par heure, et que la situation à bord est intolérable. Il n'y a pas à se cacher l'état d'ébullition dans lequel se trouve le service. Un de nos correspondants assure qu'elle a pour cause des distinctions de race. Il dit être Canadien et vouloir servir à ce titre, mais non comme "indigène". Les plaintes peuvent n'être pas toutes fondées, mais, là où tant de fumée existe, il doit sûrement y avoir un peu de feu. L'emprisonnement des matelots du chalutier n° 30 semble avoir causé beaucoup d'indignation.

Les plaignants insistent surtout sur la déclaration comportant que les marins n'auraient pas dû être envoyés en prison pour avoir refusé d'aller en mer sur une embarcation qui n'était pas en état de tenir la mer, quand les capitaines d'autres navires ont pris la même attitude sans être réprimandés. Il est impossible de trouver assez d'espace pour y déposer toutes les lettres. Nous conseillerions aux plaignants de s'adresser au secrétaire de la Ligue navale; elle possède un journal d'une grande circulation et tout à fait sympathique à ceux des hommes qui ont des griefs. Il est dit que sur 4,000 hommes qui ont fait du service pendant la guerre et à qui l'on a demandé s'ils désiraient faire partie de la réserve, une poignée seulement ont répondu "oui". Si le service est devenu assez impopulaire pour qu'on n'y entre que de force, il est temps d'apporter à cet état de chose un remède radical.

Telle est l'opinion du plus grand journal qui soit à la dévotion du Gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse et je soumets à l'honorable ministre qu'elle devrait provoquer une enquête. Si les officiers préposés à la marine canadienne sont incapables, l'honorable ministre devrait s'occuper de faire cesser cet état de choses. Nous tenons tous que la marine soit bien dirigée et fasse l'orgueil du peuple canadien, et il faut que le ministre s'occupe de voir à ce qu'il en soit ainsi. Il répondrait au désir du Parlement et du peuple en faisant un pas dans cette voie. Je ne suis pas ici pour le critiquer injustement, mais il est de mon devoir de le prier de mettre cette question à l'étude et de s'enquérir de ce qui se passe dans son ministère. S'il trouve que ce qu'on a dit est vrai, s'il se rend compte que les officiers responsables de la direction du département naval sont inefficaces, c'est à lui de les congédier et de les remplacer. Si nous devons consacrer des millions à nous assurer une marine, que ce soit une marine dont le peuple canadien puisse être fier.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai fait de mon mieux, cet après-midi, pour répondre à chacune des accusations contenues dans le discours que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a prononcé le 7 mai. La députation ne devrait pas exiger que je me répète après avoir déjà pris une heure et quart à fournir cette réponse. J'ai donné tous les détails possibles au sujet de la comparution, en cour martiale, de l'équipage du chalutier numéro 30 qui avait refusé d'obéir aux ordres de ses supérieurs. Je n'ai pas dit que si ces hommes avaient appartenu au service impérial on les aurait traduits en cour martiale et fusillés; ce que j'ai dit, c'est que si, sur le champ de bataille des Flandres, les soldats canadiens avaient tenu la même conduite, on les aurait traduits en cour martiale, condamnés à mort et probablement fusillés le lendemain. J'ai aussi fourni avec soin tous les détails relatifs à la conduite du capitaine de l'"Hochelaga". Je puis répéter, si c'est nécessaire, la réponse la plus complète et la plus franche qu'il me fût possible de donner à l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) et qu'il m'a d'ailleurs été facile de lui donner. Il a fatigué la Chambre, ce soir, à lui lire, deux heures durant, des articles de journaux d'Halifax. Peu m'importe ce que ces journaux peuvent avoir à dire du Service naval du Canada ou que leurs propriétaires appartiennent au parti libéral ou au parti conservateur. Nous avons à traiter une question sérieuse et le député de Lunenburg a traité le Service naval à la légère, ce à quoi j'ai fait particulièrement allusion, cet après-midi. Il y a quelques semaines il disait que l'"Hochelaga" était allé porter aux îles de la Madeleine six crayons de mine.

M. DUFF: C'est le "Lady-Evelyn".

L'hon. M. BALLANTYNE: Disons le "Lady-Evelyn". L'honorable député s'ima-

ginait-il que les membres raisonnables de la députation prendraient pareille déclaration au sérieux? Qui eût jamais songé a envoyer le "Lady-Evelyn" ou un steamer quelconque porter à un port une demi-douzaine de crayons de mine? Tout ce que l'honorable député a dit ce soir, durant deux heures, ne peut servir qu'à confirmer ce que j'ai dit moi-même, cet après-midi, de ses allusions irréfléchies à l'adresse, non seulement des officiers de la marine canadienne, mais de tous ceux qui y sont attachés. Non content de cela, l'honorable député s'est permis de vilipender les officiers de la marine britannique. Si nous tenons. ..

M. DUFF: Monsieur le président, je tiens à dire. . . .

L'hon. M. BALLANTYNE: Veuillez me permettre de terminer.

Si la présente session a lieu, c'est parce que la flotte impériale et ces braves et vaillants officiers ont défendu le Canada et l'empire britannique depuis des siècles. Le représentant de Lunenburg a mauvaise grâce de tenir les propos insultants et calomnieux qu'il a fait entendre dans son discours à l'adresse des officiers anglais qui étaient employés. . . .

M. DUFF: Je demande à invoquer le règlement.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur l'Orateur, je suis tenu de protester contre cette interruption. Je tiens à terminer mon discours.

M. le PRESIDENT: L'honorable député demande la parole pour un rappel au règlement. Il faut lui permettre de dire sur quoi il s'appuie.

M. DUFF: Je soutiens que le ministre m'accuse de manquer de respect pour la marine anglaise.

M. le PRESIDENT: Assez. Ce n'est pas là invoquer le règlement, c'est expliquer un fait personnel. L'honorable député pourra corriger les inexactitudes du ministre, lorsque celui-ci aura fini son discours.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai suivi attentivement l'honorable député. Il a tenu des propos imparlementaires sur le compte des officiers de la marine anglaise qui ont été mis à la disposition du Gouvernement canadien. Son assommante harangue de deux heures se compose en grande partie de copieux extraits et passages empruntés à certaines feuilles d'Halifax.

Je ne demande pas mieux que de fournir au représentant d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair), ou à tout autre membre de la Chambre, tous les renseignements que je possède relativement aux affaires navales du Canada. Cet après-midi, j'ai simplement cherché à réfuter les accusations du représentant de Lunenburg, sans vouloir entrer dans les détails du service naval. Cependant, au fur et à mesure que les crédits du budget seront mis à l'étude, je donnerai de grand cœur à la députation les éclaircissements qu'elle voudra, et si le représentant d'Antigonish-et-Guysborough désire que je relate de nouveau les faits concernant les conseils de guerre, je le ferai avec plaisir.

Dans l'armée et la marine, il existe des règlements relatifs aux contraventions, et des conseils de guerre ont jugé l'équipage du trailleur n° 30, ainsi que l'officier qui avait charge de l'"Hochelaga". Ces conseils de guerre, j'en suis sûr, se sont conformés aux règlements. Assurément, des députés ne voudraient pas donner à entendre que, sous le régime des règlements de la marine canadienne qui sont analogues à ceux de la marine anglaise, pleine justice n'est pas rendue aux officiers et marins accusés de mutinerie ou d'une autre faute devant un conseil de guerre. Je puis assurer à mon honorable ami que le code qu'on applique aux marins ne diffère pas de celui qu'on applique à leurs officiers.

Il est regrettable, cela va sans dire, que ces jeunes gens de l'équipage du trailleur n° 30 aient refusé d'obéir aux commandements. La preuve démontre que le vaisseau pouvait tenir la mer. Le Canada et l'empire étaient en guerre; ces hommes avaient reçu d'un officier supérieur l'ordre de remplir certaines fonctions, et ayant désobéi, la députation ne pouvait pas s'attendre que nous les tiendrions indemnes. Dans ces circonstances, la discipline serait impossible. Vu la gravité du crime, la sentence n'a pas été lourde.

Quant au capitaine de l'"Hochelaga", l'accusation de lâcheté portée contre lui n'a pas été établie. La preuve a seulement démontré qu'il n'a pas fait tout ce qu'il devait faire. Il a été jugé par un bureau compétent d'anciens officiers anglais et canadiens, et la perte de tout ce que j'ai énuméré cet après-midi ne saurait être considérée comme un léger châtiment.

Je ne veux pas que la Chambre pense que je cherche à cacher quelque chose relativement aux affaires navales du Canada. Je ne prétends pas que le service soit si efficace qu'on ne saurait rien lui repro-

cher, car il prête certainement à des critiques légitimes. Cet après-midi, j'ai pris la peine de répondre complètement à chaque accusation du représentant de Lunenburg, et ce soir, dans son long discours de deux heures, je n'ai rien relevé de nouveau. A mon sens, il n'est pas nécessaire de nommer une commission pour examiner ses accusations, car j'ai clairement établi qu'elles étaient toutes fausses. Lors de l'étude du budget, je serai bien aise de donner des renseignements complets.

M. DUFF: Dans sa réponse, le ministre a tenté tantôt de faire croire au comité que j'avais parlé contre la marine anglaise. Je tiens à le nier absolument. Dans mes commentaires, je n'ai pas fait allusion à la marine anglaise. Comme tout sujet britannique, je me rends compte que, seule, elle nous a servi de rempart contre les coups des Allemands. Nous n'ignorons pas ce qu'elle a fait dans la présente guerre, et dans toutes les autres, et je déclare qu'il n'est pas juste de la part du ministre d'insinuer que moi, qui suis aussi bon sujet britannique qu'il a jamais osé l'être, j'aurais dit un seul mot contre la marine anglaise. Le ministre a pris la parole pour déclarer que, cet après-midi, il a réfuté tous mes arguments.

Qu'il se reporte donc au hansard; il y verra quelles piètres excuses il a données cet après-midi. Il s'est principalement appliqué à me reprocher d'avoir dit que les équipages des navires canadiens étaient formés de mauvais marins n'accomplissant pas leur tâche de façon satisfaisante. Les "Débats" feront voir que pareille insinuation est entièrement dénuée de fondement.

Voici maintenant que le ministre cherche à faire croire au comité que je suis hostile à la marine anglaise. Il devrait rougir de faire une insinuation semblable sur le compte d'un sujet britannique siégeant en cette Chambre.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député nie-t-il avoir fait certaines observations assez peu flatteuses pour les officiers anglais faisant partie de la marine canadienne?

M. DUFF: Non, je ne nie pas avoir fait des observations au sujet de certains officiers anglais qui sont dans la marine canadienne. En ce monde, rien n'est absolument parfait, ni hommes ni choses; par conséquent, si puissante que soit la marine anglaise et si supérieure que soit la marine britannique, composée qu'elle est d'Anglais, d'Irlandais, d'Ecossais et de Canadiens, je dis qu'il s'est trouvé dans cette dernière des hommes qui n'étaient pas de toute première valeur, et que parmi ceux d'entre eux qui sont venus au Canada, il y avait des rebuts de la marine britannique. Ceux-là, on les a préférés à des hommes tels que le capitaine Manning, enfant de mon comté et, à tous égards, meilleur marin qu'eux. Si le ministre y tient, je lui prouverai que l'on a préféré des officiers anglais à des officiers canadiens de réelle valeur. Qu'il daigne donc se renseigner sur l'affaire du capitaine de l'"Hochelaga". Le ministre nous a parlé des états de service de ce capitaine comme homme de mer. Mais, d'états de service, il n'en avait pas du tout, et je le sais. Le ministre n'a aucune raison d'insinuer que j'aurais, par mon langage, porté atteinte à la renommée de la marine britannique.

M. COPP: De tous les ministres auxquels il m'a été donné de prêter l'oreille, celui de la Marine et des Pêcheries est le premier qui ait profité de ce que son budget est à l'étude pour faire la leçon aux membres de la gauche, leur dicter leur ligne de conduite et même fixer les bornes qu'ils ne doivent pas dépasser dans leur critique. Il y a quelques jours, mon honorable collègue de Lunenburg (M. Duff) faisait à la Chambre des allégations que, à l'instar d'autres députés, je jugeai fort graves. Après avoir prétendu qu'il a complètement réfuté ces allégations, le ministre se plaint de ce que le représentant de Lunenburg a eu l'audace de revenir à la charge et de lasser le Chambre en lui servant un discours de deux heures. Quelle opinion le ministre doit-il avoir de lui-même, lui qui, cet après-midi, a passé une heure et demie à faire des citations et à lire des rapports rédigés à son intention par ses propres fonctionnaires? Il ne serait peut-être pas hors de propos de décider sans plus tarder s'il lui est permis de faire ainsi la leçon à ceux des membres de l'opposition qui osent critiquer son budget. Est-il à ce point chatouilleux, est-il si grand homme et les qualités de l'homme d'Etat sont-elles tellement développées chez lui que les députés de la gauche doivent s'abstenir de critiquer la gestion de son ministère? Il compte sur l'adoption de son budget et, pour ma part, je n'entends pas m'y opposer plus que de raison; mais nous avons incontestablement le droit de le critiquer sans pour cela nous attirer des insultes de la part du ministre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il m'est assez difficile de saisir le sens des observations de mon honorable ami (M. Copp). Je n'ai jamais songé à contester à qui que ce soit le droit de critiquer le budget du Service na-

val. Mais nous n'avons pas encore abordé l'examen de ce budget-là. Quand nous en discuterons les différents articles, je me ferai un plaisir, ainsi que je l'ai déjà dit, de fournir les renseignements les plus complets.

Le débat de cet après-midi et de ce soir a presque exclusivement porté sur les allégations formulées par l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Je n'ai aucun désir de faire la leçon aux membres de la gauche, et je ne crois pas m'être permis une telle liberté. Je serais d'ailleurs le dernier à y songer, car, cela va sans dire, chacun a le droit de faire les questions qu'il lui plaît, et il est du devoir du ministre de fournir à la Chambre tous les renseignements qu'on lui demande. L'année dernière, aussi bien que cette année, chaque fois que mon budget est venu en discussion, j'ai communiqué tout ce que je possédais de renseignements. C'est là une règle dont je ne veux pas m'écarter.

M. COPP: Pourquoi donc reprochez-vous à un membre de la gauche d'avoir lassé la Chambre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas adressé de reproche semblable aux députés de la gauche; j'ai simplement fait allusion à la longueur du discours du représentant de Lunenburg. Mais, qu'on me comprenne bien, je ne trouve pas mauvais que l'on critique le budget dont le comité est saisi et qu'on en fasse l'objet d'autant de questions qu'on voudra. Je n'ai jamais eu l'intention que l'honorable député vient de me prêter.

M. COPP: Le ministre prétend-il nous dicter la façon dont il faudra s'y prendre pour critiquer son administration et pour faire les questions auxquelles il daignera répondre? Quand mon honorable ami de Lunenburg discutait ce sujet, cet après-midi, le ministre ne lui prêtait qu'une oreille assez distraite; mais il commença à se lasser de l'argumentation de mon honorable collègue (M. Duff) lorsque celui-ci se mit à citer des extraits du "Herald", journal publié à Halifax et accordant son appui au Gouvernement.

Les honorables députés de ce côté (la gauche) ont autant droit que mon honorable ami le ministre à prendre part au débat, que leurs observations soient longues ou non.

M. McKENZIE: Monsieur le président, inutile pour moi de dire que je ne suis pas fort surpris du ton de la critique du ministre des Affaires navales en réponse au discours de mon honorable ami (M. Duff). Je faisais partie de la Chambre depuis plusieurs années quand ce ministre distingué nous a honorés de sa présence; je suis ici depuis son entrée à la Chambre. Il m'a toujours paru être un esprit large et c'est ainsi que nous l'avons toujours traité. Mais aujourd'hui, il est venu en cette enceinte armé d'un discours préparé par quelque fonctionnaire vexé de son département, par quelqu'un qui devrait connaître mieux et qui est responsable, jusqu'à un certain point, de ce qui s'est passé dans le département.

Ce fonctionnaire a été piqué et vexé des critiques qui ont été faites, et il a communiqué son mécontentement au ministre. Il est patent pour tous ceux qui ont entendu les observations du ministre que ce langage et cette emphase ne lui sont pas naturelles. A l'avenir, quand il voudra critiquer un des membres de ce côté-ci de la Chambre, il fera mieux de préparer ses discours lui-même et ne pas prendre pour lui le mécontentement, le spleen et les mauvaises manières de quelque employé de son département.

J'ai écouté avec la plus grande attention les remarques faites, le 6 de mai, par mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff). J'ai suivi avec l'attention la plus soutenue les observations du ministre cet après-midi. J'espérais une réfutation calme et pondérée des accusations portées, si aucune réfutation était possible. Mais je n'ai rien entendu de tel. Le ministre s'est contenté de donner cours à sa mauvaise humeur. Voilà tout ce que nous avons entendu: des assertions d'un côté, des dénégations de l'autre. L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a fait des assertions sur un sujet qu'il possède parfaitement; le ministre a nié carrément, se faisant le porte-parole de son département.

Prenons l'accusation qui a été portée du refus d'aller au secours du bateau citerne américain qui coulait au large du port d'Halifax. Le "Halifax Herald", d'autres feuilles et des hommes d'affaires d'Halifax déclarent que le commandant après y avoir été sollicité, dit qu'il ne pouvait sortir, qu'il n'avait rien pour le faire. Voilà une déclaration que les journaux ont publiée. Nous avons dans cette Chambre des représentants de la ville d'Halifax. Je désirerais apprendre d'eux comment ils expliquent la conduite du département. Les journaux et l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) affirment qu'on n'a pas envoyé de secours à ce vaisseau. Le ministre dit que tout est faux, qu'un navire a pris la mer, mais qu'il s'est perdu dans le

brouillard. Voilà qui est des plus extraordinaires. La question se présente en blanc et en noir. Sûrement, il doit y avoir à Halifax un témoin de l'incident qui pourra dire d'une façon précise qui a raison : les accusateurs ou le département. Puisque les contribuables paient des millions pour l'entretien du service naval, une question aussi importante que celle-ci devrait être réglée sans controverse aucune.

Nous avons toujours eu l'impression que les officiers de l'armée et de la marine au service de leur pays n'admettront rien comme un fait à moins qu'il ne s'agisse d'un fait absolu. Il s'élève ici une discussion sur un fait pur et simple. Bien qu'il soit de peu d'importance, maintenant que l'incident est chose du passé, qu'il soit vrai ou non, nous devrions savoir cependant ce qu'il est en réalité. Un marin connaît sa destination avant de sortir du port; il connaît la longitude et la latitude de cet endroit; il a sa boussole, son loch, et il connaît la vitesse de son navire. Il devrait être capable d'atteindre cet endroit de la côte de la Nouvelle-Ecosse sans s'arrêter dans le brouillard pour demander des renseignements à quelque pauvre pêcheur à quelques milles de la grève. Jamais déclaration plus absurde n'a été faite à la Chambre, qu'un navire de guerre doive s'arrêter dans sa course pour permettre aux officiers de demander à un pauvre pêcheur la longitude et la latitude et comment et où le navire devrait naviguer.

C'est la raison la plus absurde et la preuve la plus convaincante d'incapacité d'hommes qui assurent avoir pris la mer quand d'autres affirment le contraire. Voilà les réponses que nous avons à ces accusations. Des journaux et des hommes respectables d'Halifax disent que le navire n'a pas quitté le port du tout. Maintenant, on dit le contraire, qu'on s'est perdu dans le brouillard, qu'un pêcheur a indiqué la route à suivre, mais qu'il s'est trompé en donnant ses renseignements.

A mon avis, le ministre ne devrait pas perdre une minute à défendre un tel officier.

Maintenant, passons à autre chose. Il est établi que de grossières bévues ont été commises dans le port d'Halifax au sujet de cette explosion de navire qui eut pour résultat la destruction de millions de dollars de propriétés et la perte de centaines, sinon de milliers de vies humaines. On ne nous en donne aucune explication satisfaisante. On ne nous dit pas quel était l'officier en fonction, qui il est, ce qu'il a fait, ou s'il a fait quelque chose. Nous avons, d'autre part, les témoignages des journaux et des citoyens d'Halifax condamnant la conduite des fonctionnaires de la marine. Mais le ministre se contente d'injurier l'honorable député de Lunenburg pour avoir osé saisir la Chambre de cette question. Tels sont les deux chefs d'accusation: on n'a pas sauvé le navire, on n'a pas su éviter ce désastre d'Halifax. Le ministre explique-t-il comment cet accident s'est produit? Les habitants d'Halifax et les journaux déclarent que c'est simplement le résultat de bévues commises par ses fonctionnaires, et à cela, pas de réponse.

Le ministre se met en colère de ce que nous disons qu'un certain vapeur s'est rendu aux îles de la Madeleine avec une petite cargaison de crayons. Si le fait est inexact, pourquoi le ministre n'indique-t-il pas quelle était la cargaison de ce navire?

Il ne souffle pas mot, il n'a rien à dire sur le sujet de cette cargaison. Et pourtant rien ne contribuerait plus à réfuter l'honorable député (M. Duff) ou même à le tourner en ridicule, que d'établir, si on le pouvait, que ce navire avait fait le voyage pour cause et même avait bel et bien sa cargaison, et s'était soustrait à d'autres devoirs en vue de remplir sa mission aux îles de la Madeleine. Nombre d'autres raisons militent en faveur de l'ouverture d'une enquête quelconque à l'égard des questions qui ont été soulevées.

Je regrette énormément que le ministre ait cru nécessaire d'adopter la méprisable pratique qui a été en vogue dans cette Chambre et dans notre pays depuis cinq ou six ans, savoir, d'accuser les membres de l'opposition de manquer de loyalisme. Je m'étonne qu'un membre occupant la situation du ministre s'abaisse à pareille manœuvre. Il sait parfaitement qu'aucun membre de la gauche ne voudrait se livrer à des attaques contre la marine anglaise ou contre aucun officier anglais; il doit savoir que si le moindre semblant d'une pareille accusation s'échappait des lèvres d'un membre de notre parti, ce serait une simple méprise, sans aucune arrière-pensée injurieuse. Aucun membre de la députation jouissant de toutes ses facultés ne ferait pareille chose, et personne mieux que le ministre ne se rendait compte que telle n'était pas l'intention. On me permettra de le dire, tout honorable député, de quelque côté de la Chambre qu'il siège, peut s'attendre, lorsqu'il se hasarde à interrompre un collègue qui a la parole, à recevoir une réplique inattendue. L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) fut interrompu par l'honorable représentant de

Vancouver-Sud (M. Cooper), qui lui demandait sur un ton sarcastique s'il avait donné des ordres à un certain amiral Storey, à Halifax. Le député de Lunenburg se borna à lui répondre: "Non, je ne lui ai pas donné de conseils; il avait assez d'Anglais autour de lui pour pouvoir s'en passer." Sur cette simple déclaration, qui n'était pas sérieuse, un ministre d'Etat juge à propos de donner l'impression au pays qu'un membre de l'opposition a insulté la marine anglaise. Eh bien, que le ministre en tire tout le parti qu'il voudra, mais il a prêté le flanc à ceux qui voudront dans cette enceinte le flétrir comme tacticien d'ordre inférieur et méprisable. Telle est mon appréciation de quiconque, ministre ou simple député, s'abaisse au point d'adopter d'aussi piètres et méprisables procédés.

Je tiens à la main une lettre écrite d'Esquimalt le 11 du mois courant; elle est donc de date récente. Les auteurs se déclarent désireux de sortir du service. Voici le texte de la lettre:

> Nous en avons conclu qu'ils nous gardent afin de retenir leurs emplois le plus longtemps possible. Si nous exécutions quelque besogne utile nécessitant notre aide, nous aurions moins à redire. Mais nous piétinons simplement sur place, mettant en peinture les automobiles des officiers aux frais de l'Etat. Auriez-vous l'obligeance de vous en occuper sans retard et de nous rendre ainsi service?

C'est là un extrait d'une lettre reçue de gens à l'emploi du Gouvernement près d'Esquimalt et sur le navire de guerre le "Rainbow". Des requêtes semblables m'ont été transmises d'Halifax. J'ai transmis sans retard celles-ci au ministre, et je suis heureux de dire que, deux jours après, il prit une initiative et ces hommes furent libérés. Ces hommes d'Esquimalt découvrirent, je conjecture, que leurs amis d'Halifax avaient été libérés, et maintenant ils se plaignent qu'on les retient là-bas pour assurer la situation d'officiers supérieurs. Ils ne font rien d'utile, à ce qu'ils assurent, sauf qu'ils mettent en peinture les automobiles de leurs officiers.

Au surplus, il me faut attirer l'attention du ministre sur la situation de ceux qui ont été incarcérés dans la prison de Rockhead, à Halifax.

Ils ne sont pas de la Nouvelle-Ecosse. Chacun d'entre eux vient de la Colombie-Anglaise. Voici leurs noms: Frederick L. Jones, Robert G. Bissett, David A. Curry, Oscar T. Metras, George Gibson, Archibald M. Green et John C. Hewson. J'espère que quelques-uns de leurs amis de la Colombie-Anglaise, qui siègent en cette Chambre, s'intéresseront à eux. Je connais quelque peu le droit maritime et beaucoup ce qui a trait aux marins, à leurs difficultés et à leurs poursuites judiciaires. J'ai été trente ans avocat dans un port de mer; j'ai eu beaucoup à m'occuper de ces causes. Il est vrai que je n'ai aucune connaissance des règlements navals. Nous n'avons jamais eu l'occasion de nous occuper de la marine ou des marins ayant des difficultés. Mais je sais bien que nos jeunes gens de la mer sont instruits dans les dispositions de la loi de la marine marchande. On ne leur enseigne pas beaucoup les règlements navals; mais ils savent que dans le cas de ces gens, qui étaient peut-être des marins et qui étaient partis du Canada, si quelque chose allait mal, c'était le devoir du capitaine de les mettre à terre. Ces marins avaient le droit de déposer une plainte devant un magistrat ou un maître de port. C'eût été alors le devoir de ces fonctionnaires de faire l'inspection du vaisseau et de constater ainsi d'une façon concluante si les plaignants devaient ou non aller en mer sur ce vaisseau. Mais il n'y eut rien de tel en ce cas-ci. On a suivi une pratique absurde; on a appliqué les règles austères de la marine britannique au cas de certains bâtiments misérables qui longeaient les rives, qui n'étaient utiles à personne et qui filaient vers la terre au moindre signe de danger. Quand ces marins se plaignirent que le pont faisait eau, que leurs lits en étaient remplis, que toute leur nourriture en était trempée, on ne leur permit pas de partir. Dès qu'ils le demandèrent, on ne parla pas de faire venir la personne compétente pour déterminer si le navire était ou non propre à la mer. On renvoya ces marins devant des gens qui consultèrent les autorités pour savoir ce qui constituait une insubordination dans la marine britannique. Si un navire entrait en combat et qu'un des artilleurs refuserait de servir le canon, cela, je suppose, serait de l'insubordination. C'est une accusation de ce genre que l'on fit contre ces pauvres gars, accoutumés au droit de se plaindre et de s'adresser au maître du port et au magistrat pour faire déterminer les conditions existantes. Les règlements navals furent appliqués strictement contre eux; ils furent condamnés à dix-huit mois de prison. Et cela, pendant qu'on laisse sain et sauf un individu qui, comme on l'a déjà dit, déshonora le pantalon blanc de la marine anglaise pour la première fois dans l'histoire de la Grande-Bretagne ou de notre marine. On lui a sans doute permis d'assister aux thés

mondains à Halifax, avec le reste des officiers fainéants. Peut-être même a-t-on éventuellement pourvu à son transport chez lui. Pour parler sérieusement, que le ministre sache bien qu'il ne peut mettre le doigt sur une seule action de sa misérant, nous ayons dépensé de grosses somde l'Atlantique, qui eût valu deux sous. En trouve-t-il? Pas une seule, sauf qu'on a répandu des centaines de milliers de dollars du peuple. N'est-il pas merveilleux, monsieur le président, que, des années durant, nous ayons dépensé de grosses sommes d'argent sans avoir rien pour nous défendre? Quand ce vaisseau américain était à une courte distance du port d'Halifax et qu'il demanda du secours aux quartiers généraux de nos forces de terre et de mer, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, au Canada, l'officier en devoir répondit: "Je suis absolument impuissant; je ne puis rien faire." N'était-ce pas là un déplorable aveu? Et cela arrivait après trois années de guerre. Assurément, s'il y avait eu quelque efficacité dans le département, quelque chose aurait pu être fait, même s'il eût fallu emprunter des bâtiments américains ou s'en procurer d'outremer, pour défendre notre propre commerce maritime. Rien n'a été fait.

Supposons que le ministre, en toute humilité et sincérité, nous eût dit, ce soir: "Je regrette excessivement que nous n'ayons rien pu faire. Nous n'avions rien quand la guerre se déclara; nous n'avions rien au milieu de la durée de la guerre; nous n'avions rien non plus au temps de l'armistice." Nous aurions sympathisé avec lui; nous lui aurions dit: "Peut-être, vu les circonstances, était-ce le mieux que vous pouviez faire." Mais au lieu de cela, il permet à quelques fonctionnaires envieux de son département de composer un discours qui hurle des injures contre quiconque ose trouver des lacunes dans l'efficacité et l'attitude de la marine ou dans ses services envers ce pays. Je le répète, la seule fois qu'un sous-marin parut en vue du port de Sydney, le vaisseau dépêché pour le combattre se sauva lâchement; son maître fut congédié pour cette action. En vue de la côte de la Nouvelle-Ecosse, un vaisseau avait été brisé et coulé; et nous dûmes admettre que nous ne pouvions rien y faire.

Où est la bonne exécution du service? Qu'a-t-on fait, dans la guerre, dont nous puissions être fiers et dont nous puissions retirer un bénéfice pour l'argent que nous avons dépensé? Je serais vraiment heureux de savoir quels services la marine a rendus et qui les a rendus, et je serais également heureux de reconnaître au ministre et à son département tout le mérite qui leur est dû pour avoir assuré notre protection durant la guerre.

Je ne parlerai pas longtemps des petits bateaux que le ministre avait loués pour le service des deux côtes, car il a évité d'en parler lui-même. Ces bateaux ont été affrétés inutilement. Tous les gens d'une certaine nuance politique, depuis le cap Sable jusqu'au cap Nord, sont accourus aux bureaux de la marine avec leurs petites embarcations et les ont louées au plus haut prix qu'ils pouvaient demander. Ces bateaux étaient engagés continuellement. A quoi faire? On ne le sait pas. Le ministre ferait bien de donner une liste des bateaux de toutes sortes qu'il avait engagés pour le service des côtes de Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en même temps que les noms de leurs propriétaires et la somme payée pour les services secrets qu'ils ont rendus. Comme je l'ai déjà dit, personne n'a su ce qu'ils ont fait.

Etant donné que tout marchait mal, le ministre ne devrait pas se fâcher et lancer des épithètes aux députés de la gauche, qui osent mettre en doute les services rendus par le département des Affaires navales. Je demande au ministre et à son personnel de nous donner un exposé aussi complet que possible de ce qui a été fait pour les sommes exorbitantes que l'on a dépensées.

Mes amis et moi de ce côté (la gauche), nous sommes loin d'être satisfaits du ton dont le ministre a répondu aux critiques de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff). Je ne trouve pas non plus qu'il ait réfuté, au sens propre du mot, les allégation formulées par l'honorable député. Néanmoins je suppose que beaucoup de ces choses-là sont inévitables. Mais le ministre peut aider les jeunes gens qui languissent en prison à Halifax; il peut les renvoyer chez eux où je suis persuadé qu'ils seront plus utiles que s'ils restent enfermés à Rockhead. C'est à Rockhead que se trouvait l'ancien pénitencier de la Nouvelle-Ecosse avant la Confédération, mais je suis heureux de dire que nos gens sont si paisibles et si bons que nous n'avons plus de pénitencier. Mais Rockhead est toujours là, et laisse les mêmes traces désagréables que lorsqu'il servait de pénitencier. C'est là que l'on a envoyé ces jeunes gens. Je suis sûr que le ministre reconnaîtra qu'ils ont suffisamment expié les quelques petites fautes qu'ils ont pu commettre. Maintenant que la guerre est terminée, il ne sert à rien d'aviver les rancunes, et c'est une des petites choses que le ministre peut faire

pour calmer l'irritation, puisqu'il a puni amplement ces jeunes gens pour les actes d'insurbordination qu'ils ont pu commettre. J'espère donc qu'avant longtemps le ministre pourra nous annoncer qu'il a accompli une bonne action, c'est-à-dire qu'il a permis à ces jeunes gens de rejoindre leur foyer en Colombie-Anglaise.

Je n'ai pas eu l'occasion de pouvoir bien examiner les demandes de crédits, mais je suppose qu'ils ressemblent aux autres et nous serons heureux de discuter raisonnablement et honnêtement chacune d'elles. Je regrette que pour la première fois, cette année du moins, un ministre ait débuté par une tempête qui l'a empêché pendant trois semaines de pouvoir soumettre une seule demande de crédit au comité.

L'hon. M. BALLANTYNE: On me permettra de répondre succinctement au leader de l'opposition, pour qui j'ai beaucoup de respect. Relativement aux jeunes gens dont il a parlé, j'avais l'intention de les faire relâcher aussitôt la signature du traité de paix. L'honorable leader de l'opposition a déclaré que dans un cas de désobéissance dans la marine, il serait bon de mander le maître du port et de soumettre le cas au département de la Marine. Evidemment on ne pourrait pas le faire dans les affaires navales, car le département de la Marine n'a rien à faire avec la marine de guerre, et dans ce cas-ci il a fallu que nous suivions les règlements. Mais je me ferai un plaisir d'étudier la chose de nouveau pour voir s'il n'est pas possible de relâcher ces jeunes marins avant la signature du traité de paix.

L'honorable député a prétendu que je n'avais pas donné d'explication au comité au sujet du "Lux-Blanca". Je répéterai brièvement ce que j'ai dit cet après-midi. Il y avait à ce moment-là, au large de la côte, une division de navires patrouilleurs de soixante-quatre unités et deux chasseurs de sous-marins américains. Les premiers venaient juste de quitter leur convoi, tandis que les chasseurs de sous-marins l'accompagnaient encore.

Un message du sans-fil fut immédiatement envoyé aux deux divisions et ce message fut chiffré, expédié et déchiffré et les secours furent expédiés vers deux heures et demie de l'après-midi, ce qui indique une remarquable promptitude. Les chalutiers étaient incertains de leur situation dans le brouillard. Sans poser à l'expert en matière de navigation, j'ai traversé l'océan à plusieurs reprises, j'ai causé avec les marins et je sais qu'il arrive parfois qu'un marin soit incertain sur la position de son navire, surtout dans un épais brouillard. Ces chalutiers allèrent aussi rapidement que possible au secours du "Lux-Blanca."

Quant au service en général, l'honorable député affirme qu'on n'a rien fait. Je le répète, si l'on se rappelle que, sauf le "Rainbow" et le "Niobé" le service naval canadien se compose de trailles et de chalutiers à vapeur, il a rendu d'excellents services au pays. Les chalutiers servent d'escorte aux bateaux convoyeurs et en outre d'éclaireurs et de balayeurs de mines. Aussi bien, si l'on considère les navires à notre disposition, faut-il avouer que le service n'a rien laissé à désirer.

Cet après-midi j'ai dit les services rendus par le "Niobé" et le "Rainbow". Si les honorables députés désirent d'autres détails, je les leur donnerai volontiers.

Quant aux marins sur la côte du Pacifique, qui, au dire de l'honorable député, n'ont d'autre chose à faire que de peindre les embarcations, je ne saurais dire; mais je vais sans tarder envoyer une dépêche pour m'assurer des faits et plus tard je pourrai donner à l'honorable député les détails qui me font défaut aujourd'hui.

Je pensais avoir épuisé la question cet après-mdii. Je n'ai pas dit, au cours de mes observations, que nous comptions des navires modernes dans la marine canadienne. Quand je pris la direction du service naval, il fallut bien me contenter des navires à la disposition de notre marine. Les honorables députés n'ont rien à apprendre au sujet du "Rainbow" et du "Niobé". Ces chalutiers et ces trailleurs à vapeur étaient de nouveaux vaisseaux. Si je ne me trompe, l'honorable député vient d'affirmer que le chalutier n° 30 était un vieux navire. Je veux apporter la rectification voulue ici: c'est un nouveau chalutier, et au dire d'officiers experts, il était en parfait état de navigabilité, encore qu'il fît eau un peu comme cela arrive d'ailleurs à tous les bâtiments neufs. Au cours de la discussion des crédits, je fournirai les détails voulus.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a bien voulu nous inviter à lui faire part de toutes les critques que nous aurions entendu formuler au sujet des défectuosités du service. Je tiens à lui exposer ici une question se rattachant à la réclamation d'un marin d'Halifax, James C. Lavandier. Voici une lettre qu'il m'adressait le 17 février dernier:

Je dois vous avouer que j'ai quitté le service naval et j'en ignore la cause. J'étais commis aux vivres à bord de la barge à trémie nº 1; j'obtenais mes vivres du "Niobé", pour 18 membres de l'équipage et pour moi-même; or, comme le capitaine, John Barr, avait à bord sa femme et ses enfants et que le second avait aussi sa femme, je n'avais pas suffisamment de vivres. Ceci remonte au vendredi, 24 février. Je crus alors que je devais m'adresser au capitaine et il me dit que si je revenais à la charge, il me dénoncerait au commandant du "Niobé" et je lui dis de le faire. Il le fit en effet, et le vendredi soir, à huit heures et demie, il me dit de prendre mes hardes et de quitter le navire. Je le fis et le lundi, 27 janvier, je me rendis au "Niobé" où l'on me dit que j'avais déserté le navire et l'on me donna dix-sept jours de ma paie, et encore que j'eusse deux témoins, on ne voulut pas ajouter foi à ma parole. Sans doute, si j'eûsse été un capitaine, tout se serait arrangé; mais pauvre esclave, je fus ostracisé, et le 10 février, on me laissa partir et je n'ai pas encore reçu ma décharge.

Voilà ce que j'ai reçu après avoir été au service, du 20 août 1914 jusqu'au 10 février 1919, et nous devions recevoir quatorze jours d'avis. On m'a déchargé sans me donner un sou, et tous ceux qui n'ont rien fait et sont entrés au service cette dernière année reçoivent à leur départ trois mois de paie ou six mois et je n'ai rien reçu pour mes services.

J'espère que vous vous occuperez de mon affaire et ferez votre possible pour m'aider. Je compte quatre ans et cinq mois de service.

Bien à vous,
James C. Lavandier.

Quand je reçus cette lettre, j'écrivis à M. Desbarats, le sous-ministre des Affaires navales, la lettre suivante:

Sous ce pli vous trouverez ma lettre que je viens de recevoir d'un de vos employés à Halifax, James C. Lavandier.

Veuillez bien examiner cette affaire et me dire si la plainte de cet individu est bien fondée et s'il est possible de faire droit à sa demande.

Voici la réponse du sous-ministre:

J'accuse réception de votre lettre du 24 avec copie de la lettre de James C. Lavandier se plaignant du traitement dont il aurait été l'objet dans le service naval. Il ne donne guère de renseignements dans sa lettre; mais je ferai examiner son dossier et serai sans doute en mesure de vous informer des faits se rattachant à l'affaire.

C'était le 28 février. J'attendis la réponse pendant quelque temps, mais comme rien ne venait, je décidai d'écrire au colonel Thompson, l'officier commandant du district militaire n° 6, à Halifax afin de constater s'il serait possible de faire régler plus rapidement l'affaire de ce marin.

J'ai reçu la réponse suivante très jolie du colonel Thompson, datée du 15 mars.

J'ai reçu votre lettre au sujet de la réclamation d'un matelot et je l'ai communiquée immédiatement au capitaine D. Tatton-Brown de l'arsenal canadien de Sa Majesté à Halifax. Il me fait savoir qu'il a donné des instructions à l'officier commandant le "Niobé" d'examiner l'affaire et de prendre les mesures nécessaires.

[M. Sinclair (Guysborough).]

Je lui ai demandé de communiquer directement avec vous.

Si vous ne recevez pas de nouvelles dans un jour ou deux, vous pourriez, je vous prie, écrire vous-même à l'officier qui commande le "Niobé".

J'espère que vous pourrez obtenir une explication complète de l'affaire. S'il se produisait quelque retard et si vous pensez que je pourrais vous être utile davantage, je recevrai des nouvelles de vous avec plaisir.

Le colonel Thompson a soumis l'affaire à l'officier commandant le "Niobé". Le colonel Thompson m'a écrit le 17 mars une nouvelle lettre dans les termes suivants:

Comme suite à ma lettre du 15 courant, j'inclus sous ce pli la copie d'une communication reçue aujourd'hui de l'assistant surintendant de l'arsenal de l'Etat au sujet de la plainte faite par M. J. C. Lavandier.

Voici la lettre incluse. Elle est adressée au colonel Thompson et contient ce qui suit:

L'amiral surintendant m'a chargé de vous informer que si M. J. C. Lavandier a quelque plainte à formuler, il aurait dû la présenter à l'officier commandant le "Niobé" ou à l'amiral surintendant.

Si M. Sinclair a besoin de quelque renseignement au sujet des hommes du service naval, il devrait s'adresser au département du Service naval.

Votre dévoué,
D. Tatton Brown,
Commandant.

Ce personnage tient évidemment beaucoup plus de suivre régulièrement les règles de la bureaucratie qu'il ne l'est de rendre justice au marin. Il ne donne aucune explication sur l'accusation du matelot disant qu'il a été renvoyé du service pour s'être permis de dire au capitaine qu'il était à court de vivres. Comme on l'a remarqué dans sa lettre, l'homme était maître d'hôtel à bord du bateau et recevait des vivres du "Niobé" pour nourrir dix-huit personnes. Le capitaine prit sa femme et sa fille à bord et le second prit aussi sa femme; le nombre des personnes à bord augmenta tellement que l'homme ne pouvait plus les nourrir avec les vivres qu'il recevait du "Niobé" et quand il porta la chose à la connaissance du capitaine, il fut réprimandé et renvoyé du service; depuis lors il est toujours à Hurds Lane, n° 2, attendant que son cas soit réglé. Dans l'intervalle, j'ai écrit des lettres au capitaine du "Niobé" et au sous-ministre à propos de cette affaire et j'ai attendu les réponses. Ce renvoi s'est produit en janvier et nous sommes au 26 mai et bien que j'aie reçu un certain nombre de lettres polies de différents fonctionnaires du département, il n'y a pas eu de règlement ni d'explication. Le matelot n'a pas reçu ses ga-

ges. J'ai fait de mon mieux pour obtenir un arrangement des fonctionnaires du ministre, mais je n'ai pas réussi et je déclare que c'est encore un autre exemple de l'incapacité du département des Affaires navales. On se demande ce qui arrivera ensuite. Après la lettre impertinente que j'ai reçue du commandant D. Tatton-Brown, je ne tiens pas à retourner à Halifax pour obtenir un règlement de cette affaire et j'espère que le ministre prendra les mesures pour régler la question d'une manière satisfaisante.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je me ferai un plaisir d'examiner la question demain matin et je donnerai une prompte réponse à l'honorable député. Je comprends que l'homme dont il parle n'était pas un employé du service naval mais un civil à bord d'un navire appelé le "Speedy" dont tout l'équipage avait été mobilisé. C'est la première fois que j'entends parler de cette affaire et je ferai en sorte que l'honorable député reçoive une prompte et satisfaisante réponse.

M. McKENZIE: Je désire porter à l'attention du ministre un fait à peu près semblable à celui de l'honorable député de Guysborough. L'automne dernier, j'ai aussi reçu une réprimande d'un gentleman qui était, je crois, capitaine du N. R. 30. Je ne me souviens pas de son nom. Un de ses matelots vint à terre dans ma ville et trouva de la maladie dans sa famille. Il vint me trouver, en ma qualité de représentant du comté, pour voir si je pouvais intervenir avec les officiers du bateau en vue de lui obtenir un congé pour qu'il reste à la maison près de sa femme malade. Sa femme était atteinte de maladie nerveuse, à la veille de faire ses couches sans personne pour l'aider et elle s'attachait simplement à son mari en refusant de le laisser s'en aller. Voulant essayer de venir en aide à cet homme j'écrivis aussi poliment que possible à l'officier commandant. Il me répondit en m'informant que je devais m'occuper de mes affaires et en me laissant entendre que je ne devrais pas être assez ignorant pour écrire une lettre pareille à un homme de sa position. Il disait que si quelque chose était nécessaire je devais savoir où m'adresser pour obtenir le renseignement. Il signa son nom sans faire aucune mention du matelot. Or, monsieur le président, le peuple canadien a des mœurs simples, il n'est pas accoutumé à une conduite pareille. Dans les années qui vont suivre nous pourrons savoir comment traiter ces officiers hautains et orgueilleux, mais je tiens à porter à la connaissance du ministre, dans l'enceinte du Parlement, le fait qu'une telle conduite ne peut engendrer dans les cœurs et les esprits des meilleurs gens du Canada autre chose qu'un extrême mépris pour tels officiers ou pour ceux qui les soutiennent; et le plus tôt sera le mieux de leur faire savoir que c'est un pays démocratique et que nous sommes des gens démocrates.

Nous sommes prêts à donner notre appui pour obtenir un service efficace, à tout sacrifier pour son maintien, mais nous ne tolérerons certainement pas la fierté prétentieuse et les procédés méprisables de ces fonctionnaires.

Service de protection des pêcheries.—Réparations et entretien des steamers de protection des pêcheries, $400,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): De quelle façon le ministre a-t-il l'intention de dépenser cette somme?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit accuse une augmentation de 120,000 piastres sur le budget de 1918 et une augmentation de 45,000 piastres sur le budget de 1913. L'augmentation est surtout due au fait que les navires affectés à la protection de nos pêcheries ont également été obligés de s'occuper du service de surveillance sous les orders de la marine canadienne. A ce titre, leurs dépenses ont été défrayées sur le crédit de guerre au lieu de l'être sur ce crédit. Cet état de choses est sur le point de prendre fin et ces navires vont être remis sur le pied de paix. L'augmentation de $45,000, comparativement au budget d'avant-guerre, est due au fait que trois des plus petits navires, ceux affectés exclusivement à la protection des pêcheries, sont devenus impropres au service et le département a dû en disposer; afin de les remplacer, le département a transféré du service naval l'"Hochelaga" et deux nouveaux chalutiers ainsi que le navire de surveillance le "Stadacona".

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est le nombre des navires qui sont actuellement affectés au service de protection de nos pêcheries et où sont-ils stationnés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons le "Canada", l'"Hochelaga", le "Petrel", le "Gulnare", l'"Arras", l'"Arleux", le "Vigilant", le "Malaspina", le "Stadacona", l'"Armentières" et le "Givenchy". Ces navires sont répartis comme suit: Sur la côte de l'Atlantique: le "Canada", l'"Hochelaga", le "Petrel", le "Gulnare", l'"Arras" et l'"Arleux". Sur la côte du Pacifique, le "Stadacona", le "Malaspina", l'"Armentières" et le "Givenchy"; le "Vi-

gilant" fait le service de protection sur les Grands lacs.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je me demande si nous ne dépensons pas un peu trop à l'heure qu'il est pour le service de protection de nos pêcheries. En réalité, il n'y a rien à protéger en particulier. Nous permettons anx pêcheurs américains d'entrer librement dans nos ports pour s'approvisionner et ainsi de suite; nous n'avons donc plus besoin de la même protection qu'à l'époque où il fallait surveiller les agissements de la flotte de pêche des Etats-Unis, alors que les règlements n'étaient pas ce qu'ils sont à l'heure qu'il est. Je suis d'avis que le ministre devrait être en mesure de diminuer le coût de ce service. S'il voulait bien étudier la question avec attention, Il se rendrait compte, j'en suis certain, que nous pourrions diminuer le nombre des navires affectés à ce service et en conséquence les dépenses de ce chef.

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai étudié la question avec soin et nous avons pris des mesures pour augmenter les revenus, surtout en Colombie-Anglaise, ce qui compensera les déficits que nous avons dû solder par les années passées. Les pêcheurs exigent constamment la protection que le département leur garantit à l'heure qu'il est; après mûres délibérations, je ne vois réellement pas que nous puissions diminuer les dépenses plus que cela. Notre flotte n'est pas très considérable. Ces navires protègent nos pêcheries et voient à ce que les pêcheurs américains ne viennent pas pêcher dans les eaux canadiennes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Certains citoyens intéressés dans l'industrie de la pêche ont soumis dernièrement un projet tendant à faire nommer un sous-ministre, dont les devoirs consisteraient à donner une attention toute particulière au développement des pêcheries du litttoral de l'Atlantique. Le ministre approuve-t-il le projet et croit-il qu'il sera mis à exécution?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'avais l'intention d'aborder ce sujet lorsque nous examinerons le budget du département des Pêcheries. J'ai reçu une députation des représentants de l'association des pêcheries. Je me rends compte qu'il existe de grandes chances à cette heure d'augmenter le rendement des pêcheries du Canada et j'espère d'être en mesure avant longtemps de séparer complètement le département du Service naval du ministère des Pêcheries. En attendant, je prends des mesures efficaces, afin de développer le plus possible nos pêcheries, tout en mettant le département sur un excellent pied. Je serai heureux de discuter la question à fond lorsque nous examinerons le budget du ministère des Pêcheries.

[L'hon. M. Ballantyne.]

Service radiotélégraphique—Construction et entretien de stations radiotélégraphiques, $285,000.

M. McKENZIE: Ce crédit sera-t-il affecté à la construction de nouvelles stations ou aux réparations des anciennes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il sera affecté surtout à l'entretien de nos présentes stations; nous en construirons quelques nouvelles. Nous avons l'intention d'ériger une nouvelle station sur la côte orientale au coût de 7,500 piastres, une autre sur la côte occidentale au coût de 48,700 piastres et une troisième sur les Grands lacs au prix de 1,000 piastres. Le reste de la somme sera consacré à l'entretien de nos présentes stations.

M. McKENZIE: A quel endroit sera érigée la nouvelle station sur la côte orientale?

L'hon. M. BALLANTYNE: A la Grosse-Isle.

M. McKENZIE: Est-ce qu'il n'y a pas déjà une station de radiotélégraphie à cet endroit à l'heure qu'il est?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, mais nous avons à rebâtir la station actuelle.

M. McKENZIE: Combien le Gouvernement possède-t-il de stations radiographiques sur les côtes de l'Atlantique?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il est le propriétaire de toutes celles de la côte orientale, excepté à Pictou.

M. McMASTER: Le ministre a-t-il dans son budget un article de dépense prévoyant l'installation d'appareils radiographiques sur les navires de l'Etat? S'il n'en a pas, je demanderai au comité la permission de parler sur cette affaire, à l'égard de laquelle j'ai voulu, mais inutilement, obtenir des informations depuis que la session est ouverte. Si le budget fait mention de la chose, je n'interromprai point le travail du comité pour la discuter maintenant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon budget ne contient aucun article de dépense pour l'installation d'appareils radiographiques sur les bateaux de la marine marchande du Gouvernement canadien. Je m'excuse auprès de mon honorable ami d'avoir tardé à lui fournir les renseignements qu'il m'a demandés à cet égard. Je me suis personnellement enquis de la chose plusieurs fois, et l'on est en train de préparer les renseigne-

ments nécessaires, mais, dans un temps où tout presse, il est difficile, semble-t-il, d'obtenir les renseignements aussi vite que nous les voudrions. J'espère toutefois être en mesure de donner à mon honorable ami d'ici à quelques jours les informations qu'il a demandées.

M. McMASTER: Je remercie très sincèrement le ministre de sa bienveillante promesse. Il s'est déjà écoulé plusieurs jours depuis que j'ai reçu de celui qui occupait la charge de ministre de la Marine et des Pêcheries durant la regrettable maladie du présent ministre une lettre me faisant supposer que ce renseignement me parviendrait vers le 20 mai. Je suis heureux d'apprendre que je l'aurai tout prochainement.

M McKENZIE: J'ignorais que l'importante station de Glace-Bay était la propriété de l'Etat, mais le ministre vient de me le faire savoir. Il y a une petite station à North-Sydney et une autre de grande importance à Glace-Bay. Je croyais que celle-ci appartenait à des particuliers. Le ministre nous dira-t-il combien il y a de stations en tout, et où sont situées les autres?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les stations énumérées appartiennent à l'Etat, mais elles sont exploitées par marché par la société Marconi: Belle-Ile (Terre-Neuve), Pointe-Amour (Terre-Neuve), Pointe-Riche (Terre-Neuve), Harrington, (P.Q.), pointe à la Bruyère (P.Q.), cap Ray (Terre-Neuve), cap Race (Terre-Neuve), île à la Meule, (P. Q.), pointe de la Renommée (P.Q.), Clarke-City (P.Q.), Pointe-au-Père (P.Q.), Grosse Isle (P.Q.), Québec (P.Q.), Trois-Rivières, (P.Q.), Montréal (P.Q.), Cap-Sable (N.-E.), île aux Perdrix, Saint-Jean (N.-B.), Cap-à-l'Ours (I. P.-E.), Camperdown (N.E.), île au Sable (N.E.), Halifax (N.E.), Pictou (N.E.) North-Sydney (C.B.).

M. McKENZIE: Glace-Bay n'est pas dans cette liste?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est une station qui appartient à la société Marconi.

M. McKENZIE: Le ministre nous avait dit que Pictou était la seule station appartenant à des particuliers, et maintenant il faudrait, je le suppose, y ajouter Glace-Bay.

L'hon. M. BALLANTYNE: En effet.

M. COPP: Le Gouvernement a-t-il un intérêt dans la station radiographique de New-Castle?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette station appartient à des particuliers.

M. COPP: Mais le Gouvernement en a eu la direction pendant les deux dernières années.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pendant la guerre seulement.

M. COPP: Est-elle en service dans le moment?

L'hon. M. BALLANTYNE: La direction en a été remise, je crois, à la société Marconi.

Patrouille des eaux septentrionales du Canada, $40,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Que fait-on dans ces eaux septentrionales? Cette dépense a-t-elle trait à l'expédition Stefansson?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il s'agit du paiement de ce qui reste dû pour les frais de l'expédition Stefansson accomplie il y a quelques années.

M. McKENZIE: Le mot "patrouille" est-il bien le mot qui convient. Ce mot a une certaine signification, et j'ignorais que ces eaux fussent "patrouillées".

L'hon. M. BALLANTYNE: Je crois que la remarque de mon honorable ami est fondée. Ce mot de "patrouille" n'aurait pas dû être mis là. La somme a pour objet l'acquittement d'une dette contractée à l'égard de l'expédition organisée en 1913 aux frais du Gouvernement. Le rapport de M. Stefansson est en voie de préparation, et je crois pouvoir dire, d'après une conversation que j'ai eu avec lui, que ce rapport aura pour les Canadiens une haute valeur, scientifique et pratique.

Postes de sauvetage, y compris les récompenses pour sauvetage, $100,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est le surintendant des postes de sauvetage sur le littoral des Provinces maritimes? M. Nickerson l'a été durant deux ou trois années, et je voudrais savoir qui l'a remplacé.

L'hon. M. BALLANTYNE: Personne n'a été nommé pour remplacer M. Nickerson, et aucun employé ne remplit ses fonctions

M. SINCLAIR: Il est très peu satisfaisant de voir qu'il n'y a personne pour visiter ces postes.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne veux pas laisser entendre que personne ne les visite. Les officiers des vaisseaux qui surveillent les pêcheries s'y rendent, lorsqu'ils se trouvent dans les environs.

Collège naval royal du Canada, $100,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce crédit semble nouveau.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il l'est.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis bien aise de le voir. Le projet d'un collège naval constitue un progrès. Si nous devons avoir une marine canadienne, nous devons appuyer l'institution qui donne aux jeunes gens d'importantes leçons dont ils ont besoin pour débuter. On a reproché au département de n'avoir pas fait cas des jeunes Canadiens qui ont consacré leur vie à la marine. Plusieurs jeunes ont reçu leur instruction au Collège naval d'Halifax.

Je ne suis pas assez au courant de la question pour dire si l'accusation est corroborée par les faits; mais on dit que les cadets canadiens qui ont suivi les cours du Collège naval n'ont pas été admis dans la marine canadienne pendant la guerre. Je voudrais obtenir du ministre une liste des jeunes gens qui ont suivi ces cours et qui ont reçu le commandement de vaisseaux canadiens pendant la guerre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis bien aise d'entendre l'honorable député faire l'éloge des cadets du Collège naval dont plusieurs sont entrés dans le service impérial. Leur conduite a été des plus admirables. Ce crédit a pour objet l'achat d'un terrain. Il ne suffira pas pour ériger un bon collège naval moderne et bien outillé; mais il suffit en ce moment, et nous demanderons probablement une nouvelle somme, l'an prochain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-il vrai qu'aucun de ces jeunes gens n'a été placé dans la marine par le ministre?

L'hon. M. BALLANTYNE: Quelques-uns l'ont été. Je me ferai un plaisir d'envoyer à l'honorable député la liste qu'il demande. La plupart sont entrés dans le service impérial, plutôt que dans le service canadien, dans l'espérance de faire plus de service actif et d'obtenir une meilleure notion des devoirs d'un officier naval.

M. COPP: Où construira-t-on le collège?

L'hon. M. BALLANTYNE: A Halifax.

M. McKENZIE: Quels moyens d'entraînement le collège d'Halifax fournira-t-il aux cadets ou élèves? Y aura-t-il un vaisseau à bord duquel ils pourront apprendre l'art de la navigation en général et mettre en pratique les enseignements qu'ils recevront pendant les cours?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je conviens avec mon honorable ami qu'ils devraient recevoir un enseignement pratique aussi bien qu'un enseignement théorique au moyen de cours. Bien que nos cadets se soient bien conduits et aient acquis une bonne réputation, j'espère qu'ils recevront une meilleure instruction qu'autrefois et qu'ils auront aussi des leçons à bord, comme le suggère l'honorable député.

M. COPP: A-t-on acheté le terrain?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pas encore.

Il est fait rapport de l'état des travaux.

La séance est levée à onze heures et demie.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 27 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

AJOURNEMENT DE L'ASCENSION.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN propose:

Que lorsque la Chambre se séparera mercredi prochain, 28 courant, elle soit et demeure ajournée jusqu'au vendredi, 30 courant.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être proposée que du consentement de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

1re LECTURE

De trois projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill n° 96), tendant à modifier le Code criminel pour permettre la revision des sentences excessives ou insuffisantes;

Le 2e (bill n° 120), pour faire droit à Eleanor Margaret Webster;

Le 3e (bill n° 121), pour faire droit à Jean Donaldson Sifton.

AGITATION OUVRIERE.

M. ANDREWS: Etant donné la situation sérieuse dans ma circonscription, le premier ministre voudra-t-il déclarer quelle est l'attitude du Gouvernement sur le contrat collectif lequel, m'apprend-on, est la cause essentielle des grèves de sympathies à Winnipeg?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Si l'honorable député veut me le permettre, je donnerai à sa question une réponse plus étendue que ne le comporte sa demande. Le Gouvernement sait parfaitement qu'il se fait dans tout l'univers une forte agitation ouvrière qui a atteint, dans certains pays, une phase aiguë. J'espère sincèrement que les choses n'iront pas si loin chez nous.

Je pourrais rappeler à l'honorable député et à la Chambre généralement que le Gouvernement, il y a quelques mois, avait à l'étude la question de l'effet que pourrait avoir dans le pays le passage de l'état de guerre à l'état de paix, ainsi que la démobilisation de quelques centaines de mille hommes qui, mettant de côté en un temps d'imminent péril leurs occupations de civils, s'étaient enrôlés et avaient servi pendant des années avec grande distinction sur le théâtre mondial de la guerre. On se figurait à un certain moment que le retour et la démobilisation des forces canadiennes dureraient au moins un an, et peut-être davantage. On suggérait même que cela pourrait se prolonger dix-huit mois ou deux ans, mais, par suite des mesures très actives et énergiques qui ont été prises, la démobilisation va se faire en beaucoup moins de temps. Eu égard à toutes ces circonstances, le Gouvernement, pendant mon absence, émit, le 4 avril dernier, un décret du conseil autorisant la nomination d'une commission royale chargée de faire rapport au Gouvernement sur les questions suivantes:

En premier lieu, examiner quelles sont les relations entre employeurs et employés et soumettre des propositions en vue de leur amélioration permanente.

En second lieu, proposer quelque moyen d'assurer la revision de temps à autre par les intéressés, et en vue de leur amélioration future, des conditions influençant les relations entre employeurs et employés.

Le décret du conseil portait, en outre, que la commission commencerait par faire une étude et une classifiction des industries canadiennes existantes; qu'elle se renseignerait, en second lieu, quant à la nature et au degré de l'organisation déjà existante tant chez les patrons que chez les employés; et, en troisième lieu, qu'elle recueillerait les données qu'il serait possible de se procurer quant au progrès réalisé par les conseils industriels mixtes établis au Canada, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Subséquemment, le 9 avril dernier, ceux dont les noms suivent furent nommés membres de la commission: MM. le juge en chef Mathers, du Manitoba (président); le sénateur White, Montréal; Charles Harrison, député à la Chambre des communes; Carl Riordon, président de la Riordon Pulp and Paper Company, Montréal; F. Pauzé, marchand de bois, Montréal; T. Moore, président du congrès des métiers et du travail du Canada; et M. J .W. Bruce, de Toronto, membre du bureau d'appel du Travail.

Ces décrets ont été adoptés sur un rapport fait au conseil par M. le sénateur Robertson, ministre du Travail. La commission est encore activement à l'œuvre, et sans doute devra mettre à l'étude, si elle ne l'a déjà fait, la question soulevée par l'honorable député (M. Andrews) et soumettre au Gouvernement ses conclusions à cet égard. Dans ces conditions, il doit se rendre compte que toute expression d'opinion que je pourrai formuler en réponse directe à sa question devra être couchée en termes mûrement pesés, bien qu'il me faille soumettre quelques observations sur le sujet dans quelques instants. Les termes du décret du conseil n'imposaient pas, ni, d'autre part, n'interdisaient, l'adoption d'un texte de loi en vue de la mise en œuvre du rapport.

Sans doute, dans notre pays aussi bien qu'ailleurs, la tension et l'effort résultant de l'état de guerre ont rendu plus difficile qu'en temps ordinaire la solution des différends entre employeurs et employés. Quiconque y a réfléchi le moindrement reconnaîtra, je pense, que toute nation prise en bloc, tant ceux qui ont combattu au front que ceux qui sont restés au pays et ont cherché à y faire leur devoir, n'a plus, après la guerre, tout à fait la même attitude, le même équilibre mental et moral.

Je nourris l'espoir que salariants et salariés ne perdront pas de vue les conditions auxquelles je viens de faire allusion, et que, notamment les employeurs ne méconnaîtront pas les principes qui ont été adoptés par toutes les nations représentées à la conférence de la Paix à Paris, et qui sont incorporés dans le traité de paix présenté aux Allemands. Je considère ces principes comme étant d'importance suffisante pour me justifier d'en donner lecture, avec l'indulgence de la Chambre:

Reconnaissant que le bien-être physique, intellectuel et moral des salariés de l'industrie est de suprême importance au point de vue international, les hautes parties contractantes ont conçu un plan qu'elles croient susceptible de le favoriser d'une façon constante et qu'elles recommandent à la Ligue des nations. Elles admettent que la différence du climat, des mœurs, des coutumes, des avantages économiques et des traditions industrielles rendent difficile la stricte uniformité des conditions du travail; mais tenant, comme elles tiennent, qu'il ne faut pas considérer le travail simple article de commerce, elles pensent que la ratification des conditions du travail est subordonnée à des méthodes et à des principes que tous les groupes industriels devraient s'efforcer de mettre en pratique dans la mesure que le leur permettent les circonstances particulières où ils se trouvent.

Parmi ces méthodes et ces principes, en voici qui semblent aux hautes parties contractantes avoir une importance spéciale et urgente:

Premièrement.—Le principe dirigeant ci-dessus énoncé, comportant qu'il ne faut pas considérer le travail comme simple article de commerce.

Deuxièmement.—Le droit d'association pour toutes fins légitimes, en faveur des employés comme en faveur des employeurs.

Troisièmement.—Le paiement aux employés d'un salaire suffisant pour leur permettre de vivre conformément aux exigences de leur époque et de leur pays.

Quatrièmement.—L'adoption de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures comme durée uniforme de travail à être établie là où elle ne l'a pas encore été.

Cinquièmement.—L'adoption d'un jour de repos par semaine, ce jour devant être au moins de vingt-quatre heures et comprendre le dimanche, autant que possible.

Sixièmement.—L'abolition du travail des enfants et l'imposition, par rapport au travail des jeunes gens, de restrictions leur permettant de continuer leur éducation et d'assurer leur développement physique.

Septièmement.—Le principe comportant que les hommes et les femmes doivent recevoir égale rémunération pour travail de même valeur.

Huitièmement.—La règle fixée par la loi de chaque pays pour déterminer les conditions normales du travail devra être conforme au traitement économique équitable de tous les travailleurs y étant légalement domiciliés.

Neuvièmement.—Chaque Etat devra voir à l'établissement d'un système d'inspection auquel les femmes devront participer, afin d'assurer le respect des lois et règlements adoptés pour la protection des employés.

Sans prétendre que ces moyens et ces principes soient complets ou définitifs, les hautes parties contractantes sont d'avis qu'ils sont bien propres à guider la politique de la Ligue des nations et que, s'ils sont adoptés par les populations industrielles qui font partie de la ligue et s'ils sont sauvegardés dans la pratique par un système suffisant d'inspection, ils conféreront des avantages durables aux salariés du monde.

Il s'est trouvé des gens pour prétendre qu'à l'occasion de la grève de Winnipeg, le Gouvernement avait pris attitude en faveur d'une des parties en cause. Or, tout ce que le Gouvernement a fait, dans cette circonstance, ce fut d'arrêter les mesures nécessaires dont je parlerai, dans un instant, et que l'on envisage peut-être sous ce jour. J'estime que tous les membres de la Chambre et, je l'espère, tous les citoyens du Canada, n'auront pas de peine à comprendre que, si l'on doit tenir compte des besoins de toute la population, on ne peut avoir, en ce pays, une désorganisation complète des services publics basés sur des motifs semblables à ceux que les postiers de Winnipeg ont avancés.

La situation du gouvernement canadien diffère entièrement de celle du patron ordinaire. Le Gouvernement emploie des personnes qui sont les serviteurs de toute la population du pays. Il diffère du patron ordinaire sous maints rapports, mais surtout sous deux rapports importants. En premier lieu, les fonctions que les employés publics doivent remplir ont une relation directe avec le maintien de la loi et de l'ordre, ainsi qu'avec le fonctionnement des services publics nécessaires au peuple. Mais il y a plus. Le Gouvernement n'emploie pas ces fonctionnaires dans un but de gain particulier ni dans un intérêt qui lui est propre: il ne fait qu'agir en sa qualité de représentant du peuple entier et en vertu du mandat, et tant qu'il a le mandat de la majorité des représentants du peuple au Parlement. Conséquemment, certaines considérations dont il faut évidemment tenir compte, en traitant des relations entre un patron ordinaire et ses employés, n'ont plus leur raison d'être, lorsque nous nous occupons de la situation des personnes employées dans le service public. Comme le gouvernement du pays ne possède et ne peut avoir aucun intérêt particulier à promouvoir, étant donné qu'il représente toute la population et qu'il agit d'après un mandat du Parlement qui peut corriger ses actes, en tout temps, s'il les croit injustes ou déraisonnables, on est naturellement porté à supposer que, dans ces circonstances, on peut croire que le Gouvernement agira équitablement au sujet de la rémunération des fonctionnaires publics et des conditions de leur emploi. Mais je serais prêt à aller plus loin que cela et à dire que, dans des cas particuliers, les fonctionnaires publics du pays—qu'on désigne ordinairement sous l'appellation de membres du service civil—pourraient demander et obtenir une sorte d'appel contre le gouvernement du pays, au moyen de l'arbitrage et d'autres méthodes semblables, mais relevant toujours de l'approbation du Parlement qui est l'autorité suprême, en ce qui concerne le Gouvernement.

En traitant de la situation de Winnipeg, il y a certaines considérations fondamentales dont le Gouvernement doit tenir compte et qui, je l'espère, s'imposeront d'elles-mêmes à la population et à ses représentants au Parlement. Tout d'abord, nous sommes absolument décidés à ce que la loi et l'ordre soient maintenus et, en second lieu, nous sommes d'avis qu'on ne peut permettre aux membres du service civil de méconnaître leurs obligations publiques et de désorganiser le service de l'Etat, dans des circonstances semblables à celles qui se sont produites dans la ville de Winnipeg.

D'un côté, le Gouvernement leur donne l'instruction de remplir leur devoir public, un devoir envers toute la population du pays, de l'autre, une autorité différente leur conseille d'ignorer ce même devoir. Ils doivent choisir entre le service du public tout

entier ou l'ignorance de ce devoir, ce qui les force d'abandonner définitivement le service de l'Etat.

Quant aux "contrats collectifs", depuis que l'honorable député qui a posé la question m'en a parlé hier, j'ai cherché à plusieurs sources la signification exacte de cette expression, et j'en suis venu à la conclusion qu'elle n'a aucune signification définitive qui soit reconnue dans tout le pays. Je suis persuadé aussi que dans certaines parties du Canada, dans certaines de nos villes, il y a des personnes qui l'interprètent d'une manière, tandis que d'autres lui donnent un sens différent. Je veux faire bien comprendre qu'à mon avis, et je crois que c'est l'avis de tous mes collègues du cabinet, on devrait faciliter autant que possible la discussion entre patrons et employés en vue de conclure les arrangements qui amèneront la paix dans l'industrie et maintiendront dans un état de stabilité les conditions industrielles. On pourrait ainsi éviter le chômage onéreux auquel on a recours comme mesure coercitive et le remplacer par d'autres méthodes, lesquelles devront être établies de telle façon que les inégalités disparaissent et que justice soit rendue à tous sans exception.

A ce propos, je tiens à donner lecture de la déclaration publique faite par un ministre, le sénateur Robertson, et qui a été publiée dans les journaux d'Ottawa ce matin. J'ai fait la connaissance du sénateur Robertson quelque temps avant son entrée dans le ministère, et je l'ai connu très intimement depuis. Personne ne peut douter qu'il ne soit complètement et absolument sympathique aux idéals de la classe ouvrière; c'est un fait certain. Parmi ceux qui le connaissent personne ne peut douter un seul instant qu'il ne soit absolument sincère et que les raisonnables aspirations des travailleurs n'aient toute sa sympathie. Voici la déclaration qu'il a faite:

> Les conditions de la reconnaissance du contrat collectif que l'on prétend être la cause de la grève de Winnipeg semblent être généralement mal comprises.
>
> Les patrons, qui sont partie dans le différend, le président de l'association des manufacturiers canadiens, le comité des citoyens, constitué depuis que la grève a éclaté, tous sont d'accord sur le principe du contrat collectif tel qu'ils l'interprètent, c'est-à-dire le droit d'un individu de faire partie d'un syndicat ouvrier s'il le désire, et le droit pour les employés de faire un accord avec leurs employeurs relativement aux conditions qui touchent une industrie ou une usine particulière quelconque.
>
> Le comité central des grévistes interprète le droit de contrat collectif comme devant donner au corps central le droit d'approuver ou de rejeter tout accord que patrons et employés pourraient trouver satisfaisant. Si ce droit était consenti cela voudrait dire que n'importe quel comité central absolument étranger à l'industrie ou au métier intéressé, aurait le droit d'approuver ou de rejeter un accord fait entre patrons et ouvriers dans cette industrie particulière. Au lieu de laisser aux ouvriers d'un métier ou d'une usine le droit de s'arranger collectivement avec leurs patrons, le plan actuel leur enlève ce droit et les place entièrement sous le contrôle d'un comité central. C'est ce principe que le comité des citoyens de Winnipeg, le gouvernement de la province et le gouvernement fédéral ne peuvent adopter.

On peut donc se rendre compte que ce que l'on appelle le droit de contrat collectif, s'il est interprété d'une certaine façon et exercé dans une mesure extrême, peut avoir un effet malheureux sur l'intérêt public. Plus que cela, ainsi que l'indique la déclaration du ministre, ce principe peut avoir pour effet de placer les ouvriers et même les syndicats dans une situation telle qu'ils ne pourraient conclure eux-mêmes leurs arrangements qu'avec l'autorisation de quelque comité qui peut être situé à des milliers de milles de là. Avant d'insister sur l'expression "contrat collectif", nous devrions avoir et il faut que nous ayons une définition exacte de ce que l'on entend par là, et ceci étant établi, quels seraient les résultats à attendre de ce principe, s'il était adopté. A ce sujet le Gouvernement trouvera probablement des suggestions ou des recommandations dans le rapport de la commission industrielle que nous espérons recevoir pas plus tard que le 15 du mois prochain. L'honorable député qui a posé cette question comprendra qu'il serait déplacé, que dis-je, vexatoire, de la part du Gouvernement, d'essayer de se prononcer en anticipation sur les questions que l'on a chargé cette commission d'examiner.

Je répète une fois de plus que j'espère que nous pourrons établir entre patrons et employés un accord et des relations qui empêcheront l'épouvantable gaspillage, la dislocation des services publics et, ce qui est pis, le ressentiment intense, qu'engendrent des incidents comme ceux qui surviennent en ce moment dans certaines parties du Canada.

Les nations du monde entier, réunies à Paris, ont entrepris d'établir une société qui empêchera les guerres à l'avenir. Ne serait-il pas ridicule si ces nations, attelées à cette tâche immense, allaient, quand il s'agit de leurs affaires domestiques, souffrir qu'un état de choses continue et se perpétue jusqu'au jour où, entraînant une grève générale, il nécessiterait forcément l'emploi de certaines méthodes de guerre modernes.

Le rapport de cette commission et l'initiative que prendra le Gouvernement, je l'espère, réussiront à créer une meilleure

entente entre patrons et ouvriers et une plus parfaite réalisation des objets visés par les intéressés qui empêcheront à l'avenir le retour d'événements comme ceux qui se déroulent aujourd'hui. Si nous ne réussissons pas à réaliser cet objectif de souveraine importance dans les affaires de notre ménage national, on ne saurait guère espérer que la constitution de la Société des Nations atteindra le but bien plus vaste qu'elle se propose. En ce pays tous ont les mêmes droits de citoyen; nous vivons sous la même forme de gouvernement; nous professons les mêmes idéals; nous nourrissons presque les mêmes aspirations, encore que parfois la diversité des intérêts des préjugés amène certains heurts; mais les conditions propres à assurer la coopération industrielle et la paix du pays grâce aux efforts des patrons et des ouvriers conscients de leurs responsabilités sont bien plus favorables qu'on n'en saurait découvrir dans la Société des Nations de laquelle nous attendons avec confiance de si heureux résultats pour le monde.

J'espère vraiment que la grève de Winnipeg se terminera à l'amiable. Il convient aussi de dire un mot des événements de Calgary et d'Edmonton et de lire les communications adressées aux autorités postales de ces villes. Le 24 du courant, le ministre des Postes adressait au receveur de la poste de Calgary la dépêche que voici:

Apprends avec peine que tout indique grève de sympathie avec Winnipeg de la part des employés des postes. Aux yeux du Gouvernement la chose est injustifiable et une violation de leur devoir par les employés des postes. La rapide manutention des dépêches postales de l'administration et le maintien du service postal public en ce moment est la première obligation de tout employé du département des Postes. En cherchant à embarrasser ou à empêcher la prompte manutention des correspondances et dépêches postales de l'Etat au moyen d'une grève de sympathie, ces employés prennent une attitude qui ne saurait nullement se concilier avec le loyal service dû au pays et tous les employés des postes prenant part à une grève de sympathie seront tenus pour avoir démissionné dans le service de Sa Majesté et ces vacances seront promptement remplies. Tous les employés fidèles auront l'appui du Gouvernement. Communiquez cela aux employés et tenez promptement le département au courant des événements.

En ce qui concerne Winnipeg, je dois ajouter qu'avant d'entrer dans cette salle, j'ai été informé que soixante-dix employés des postes sont retournés à l'ouvrage et qu'on a facilement rempli les vacances créées par l'absence de ceux qui ne sont pas revenus.

M. BURNHAM: Je désire poser au ministre suppléant des Postes une question qui ne vient nullement en conflit avec ce qui a déjà été dit. Le Gouvernement prend-il des mesures pour rétablir l'équilibre entre le prix de la production et celui de la consommation au pays; ou bien entend-il abandonner au public lui-même le règlement de la question?

L'hon. M. MACLEAN: Il n'est guère facile de répondre à une question si vaste. Je le répète, les fonctionnaires du département du Travail préposés au service du prix des subsistances étudient sans relâche cette question. Dans quelques jours nous aborderons l'étude du budget du ministère du Travail et nous pourrons alors discuter la question plus à fond que je ne saurais faire maintenant.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Est-ce pour cela que les œufs se vendent 70 cents la douzaine?

L'hon. M. MURPHY: Quant à l'explication que le premier ministre a donnée à cette Chambre, puis-je lui demander s'il est en mesure de nous dire quelle est la proportion des employés des postes en grève à Winnipeg relativement à la totalité des grévistes dans cette ville?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si ma mémoire est fidèle, le nombre des grévistes du service postal est entre 500 et 600.

L'hon. M. MURPHY: Le premier ministre sait-il quelle est la proportion de ces derniers relativement à la totalité des grévistes?

L'hon. M .MACLEAN: Dans la proportion de cinq ou six cents à vingt-cinq milles.

L'hon. M. MURPHY: Ce n'est qu'une fraction.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui.

L'hon. M. MURPHY: L'explication du premier ministre se rattache donc à une simple fraction, et non pas à la grande majorité des grévistes.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai tâché d'embrasser la situation dans son ensemble. Mes observations au sujet du nombre de ceux qui sont rentrés au service se rattachaient évidemment aux employés des postes.

M. McKENZIE: Le premier ministre nous a indiqué le résultat constaté jusqu'ici entre les autorités postales et leurs employés et nous a dit que 70 de ces derniers étaient revenus à leurs postes. Le premier ministre pourrait-il nous donner un aperçu du

résultat des négociations entamées en vue du règlement de la grève en général ?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Plus tard, peut-être, au cours de la journée, nous pourrons déposer sur le bureau de plus amples détails à cet égard.

Pour le moment, je dois me borner à dire que les nouvelles que nous avons reçues cet après-midi sont d'une nature absolument rassurantes.

L'hon. M. MURPHY: Avant de poser d'autres questions, monsieur l'Orateur, puis-je faire remarquer, comme le disait mon honorable ami le ministre des Finances, que certains membres du Gouvernement ne s'accordent pas. Hier après-midi, j'ai demandé quels renseignements avait le Gouvernement au sujet des grèves que l'on disait menaçantes à Calgary, Edmonton et autres villes de l'Ouest. L'honorable député d'Halifax (M. Maclean), parlant au nom du Gouvernement, a dit: "Il n'y a aucun renseignement officiel sur la probabilité d'une grève à Calgary et autres villes de l'Ouest. On a fait cette déclaration bien que l'"Ottawa Evening-Journal", ait publié dans l'après-midi la nouvelle suivante en première page:

Il est entendu que les ministres d'Ottawa ont reçu l'avis formel de ce qui menace d'éclater dans les villes de l'Ouest.

Mon très honorable ami a donné lecture cet après-midi de certains télégrammes qui ont été envoyés samedi soir, le 24 courant, par le directeur général des Postes, membre du cabinet, au sujet de ces grèves. Je voudrais demander à mon honorable ami (M. Maclean) s'il est probable que le directeur général des Postes ait d'autres renseignements sur ces questions, qu'il n'ait pas communiqués à mon honorable ami ou à d'autres membres du Gouvernement.

L'hon. A. K. MACLEAN: Ma réponse a été parfaitement correcte. Mon honorable ami m'a demandé si une grève avait réellement éclaté dans certaines villes de l'Ouest. J'ai répondu disant que jusqu'à ce moment, il n'y avait pas de renseignement officiel qu'une grève ait réellement éclaté. Sans doute, je savais qu'une grève était probable, parce que les journaux avaient déclaré effectivement qu'on avait fait des menaces dans ce sens.

L'hon. M. MURPHY : Mon honorable ami a dit que le Gouvernement n'avait pas de renseignements sur la probabilité d'une grève.

L'hon. A. K. MACLEAN: Je ne me souviens pas d'avoir employé le mot "probabilité".

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. ARCHAMBAULT: J'appelle l'attention du Gouvernement sur une résolution importante présentée au sénat des Etats-Unis par le sénateur King, de l'Utah, au sujet du canal de la baie Georgienne. Je cite une dépêche de la Presse associée:

La résolution propose que la route fluviale soit construite en passant par le lac Nipissing et la rivière Ottawa et que les dépenses soient effectuées en commun par le Canada et les Etats-Unis. Elle autoriserait aussi les Etats-Unis à acquérir un port sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Montréal.

Je voudrais savoir si le Gouvernement a connaissance de cette résolution et s'il a l'intention de coopérer avec le gouvernement des Etats-Unis pour la construction d'un canal aussi important qui rendrait service au pays tout entier?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Le Gouvernement n'a pas de renseignement officiel à ce sujet. En ce qui concerne la coopération, d'après ce qu'a lu mon honorable ami, il n'y aucune indication que le gouvernement des Etats-Unis serait prêt à coopérer avec nous. Pour le moment, je dirai seulement que nous nous informerons exactement de ce que comporte cette proposition et nous la prendrons en considération.

LA JOURNEE DE HUIT HEURES.

M. EULER: Monsieur l'Orateur, j'ai remarqué il y a quelques jours dans les journaux une nouvelle disant que, comme moyen de calmer l'agitation dans le pays, le Gouvernement avait l'intention de proposer une législation établissant la journée de huit heures. Je voudrais demander si c'est exact?

L'hon. A. K. MACLEAN: Le Parlement n'a pas la juridiction pour adopter une loi de cette nature.

3e LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 118), déposé par le major général Mewburn (ministre de la Milice et de la Défense), tendant à modifier la loi des pensions de la milice.

DECLARATION RELATIVE A L'ADMINISTRATION DES TROUPES D'OUTRE-MER.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre siège en comité des subsides.

L'hon. sir EDWARD KEMP (ministre des Forces d'outre-mer): Monsieur l'Orateur, je réclame l'indulgence de la Chambre pendant quelque temps pour me permettre de

faire une déclaration au sujet des forces militaires du Canada outre-mer. J'ai été obligé de faire la traversée avant les élections de 1917 et en présentant quelques observations sur le sujet en question, je demande l'indulgence de la Chambre, d'autant plus qu'il m'a été impossible de siéger ici durant le dernière session et aussi parce que je n'ai pas occupé beaucoup le temps de la Chambre durant la session actuelle.

En 1914, lorsque le Canada décida de prendre part à la grande guerre jusqu'au dernier homme et jusqu'au dernier dollar, personne au pays ne se rendait parfaitement compte de la signification réelle des engagements que nous assumions. Cependant, nous n'avons pas eu une seconde d'hésitation; nous n'avons pas perdu de temps à marchander; la seule question qui se posait dans l'esprit de tous, c'était: Quel sera le sort du monde, de l'empire et du Canada, si l'Allemagne atteint son but d'imposer ses volontés à l'univers? L'Allemagne, toutefois, n'a pas été en mesure d'exécuter son projet de modifier à son avantage la carte du globe. La conférence de la paix a l'intention, si j'ai bien compris, de modifier les frontières des pays européens de telle façon que jamais aucune nation de l'Europe ne pourra avoir l'espoir de mener à bonne fin à l'avenir les projets de conquête qu'avait rêvée le peuple allemand.

Je n'hésite pas à le dire, un bien petit nombre des soldats canadiens qui se sont enrôlés volontairement et avec tant d'enthousiasme sous les drapeaux, surtout dans les premiers mois après la déclaration des hostilités, prévoyaient qu'ils seraient absents pendant plusieurs années de leurs foyers et qu'ils seraient soumis aux privations, aux misères et aux sacrifices qu'il ont endurés. De son côté, le Gouvernement n'était pas en mesure de prévoir qu'il serait nécessaire d'expédier une aussi nombreuse armée en Europe. Au cours des premiers mois de la guerre, si quelqu'un s'était avisé de prédire que le Canada enverrait une armée de 50,000 à 100,000 hommes en Europe, on aurait considéré cette estimation fort généreuse. Cependant, nous avons expédié de l'autre côté un total de 420,913 soldats, le sang le plus pur et le plus vigoureux de la population canadienne.

Malgré cela, les troupes que nous avons envoyées sur les champs de bataille de l'Europe ne représentent aucunement la somme des efforts que le Canada a fournis au cours de la dernière guerre. Le peuple canadien a accompli nombre d'autres tâches —le Parlement connaît toutes ces entreprises—afin d'assurer la victoire aux armées alliées. Je n'ai pas l'intention d'entreprendre d'énumérer cet après-midi tout ce que le Canada a fait au cours de la dernière guerre; en réalité, je ne serais pas en mesure de rendre justice à mon sujet, car les efforts que nous avons accomplis sont d'une nature si variée, ils s'étendent dans de nombreuses directions si différentes et ils ont exercé une influence si prépondérante pour ramener la victoire sous le drapeau des nations de l'Entente, qu'il me serait absolument impossible de les énumérer par le détail. Il est désirable, monsieur l'Orateur, que le peuple canadien se mette au courant autant que faire se peut des services signalés que l'armée du Canada a rendus sur les champs de bataille d'outremer. Je me suis rendu compte, il y a quelques mois, de la tâche pour ainsi dire sans espoir que j'entreprenais, à titre de ministre de la couronne représentant le gouvernement canadien en Europe; celle de présenter à notre population un tableau lui donnant une idée fidèle des hauts faits que nos troupes ont accomplis sur le continent. Aussitôt après la signature de l'armistice le 11 novembre dernier, nous avons commencé la préparation d'un rapport à ce sujet et nous avons réussi à le terminer. Le rapport en question n'a guère avancé avant l'armistice pour la bonne raison que les officiers qui auraient pu nous fournir les renseignements nécessaires étaient fort occupés ailleurs. J'ai eu l'honneur, toutefois, de déposer le rapport en question sur le bureau, il y a une couple de semaines. Il constitue un fort volume de plus de 500 pages. Je me plais à le faire observer, il aurait pu être encore bien plus considérable —nous aurions pu faire préparer deux ou trois volumes de même format—et renfermer des récits du plus haut intérêt touchant la conduite admirable de nos troupes sur les champs de bataille à l'étranger. J'ai donc l'intention à cette heure de discuter brièvement quelques-unes des questions les plus importantes, celles qui sont de nature, selon moi, à intéresser le public; il va sans dire que je me contenterai d'effleurer le sujet.

Je suis donc parti pour l'Angleterre dans le cours du mois de novembre 1917, à la demande du premier ministre, afin de remplir les fonctions de ministre des Forces canadiennes d'outre-mer. J'ai accepté la situation avec crainte, car je connaissais jusqu'à un certain point les lourdes responsabilités qu'il me faudrait assumer. Je me rendais parfaitement compte des difficultés que comportait la situation; je serais si loin du siège du Gouvernement et du peuple canadien; il me serait parfois difficile

d'expliquer au pays et à mes collègues la nécessité des actes que j'aurais à accomplir dans la conduite de la guerre. De fait, nous avons toujours éprouvé des difficultés à expliquer à la population certains actes absolument nécessaires que nous avons accomplis.

La dernière geurre a été menée sur une échelle formidable. Il a été difficile de faire comprendre à la population de la Grande-Bretagne la raison de certaines mesures qui furent jugées nécessaires. On peut dire qu'au cours de la dernière guerre la nation anglaise a marché de surprises en surprises; le peuple canadien a été peut-être plus encore dans le cas, car il était si éloigné du théâtre des hostilités. Je ne sache pas que personne ait jamais pris sur lui de prédire quelle influence exercerait sur notre vie nationale l'expédition à l'étranger d'une si forte proportion de notre population mâle, de maintenir nos jeunes gens dans les camps et de les soumettre à la discipline militaire pendant une si longue période de temps. Personne, à mon avis, n'a examiné de près l'effet qu'aura sur notre vie nationale cet aspect de la participation du Canada à la grande guerre, ou l'influence politique—j'emploie le mot politique dans son acception la plus large—qu'elle aura sur la vie nationale du Canada dans l'avenir.

Il serait bon de nous arrêter de penser, de réfléchir aux difficultés en présence desquelles l'avenir va nous placer pour l'accomplissement de la grande tâche que nous avons entreprise le jour où nous avons contracté l'obligation de prendre part à la guerre.

Le sol de Belgique et de France sera toujours sacré pour les Canadiens, pour ceux-là surtout dont un être cher repose là-bas. Sur les 420,913 citoyens qui sont allés outre-mer, 364,913 sont encore vivants, et c'est de quoi il convient de nous réjouir. Nous avons rendu de grands services pendant la guerre; nous avons accompli une lourde tâche. Nous pouvons, en conséquence, espérer que ce magnifique pays recueillera les fruits de ces sacrifices, à part celui qui nous vient de ce que nous avons aidé à remporter la guerre. Nous pouvons sûrement espérer que la conséquence sera de faire de ce pays une terre où il sera bon de vivre, de rendre notre sol meilleur, si cela est possible.

Je n'ai pas l'intention, cet après-midi, de discourir sur les opérations du corps expéditionnaire canadien. Le temps me manquerait pour rendre justice à la noble conduite de nos soldats. De fois à autres les journaux ont enregistré les opérations de ce corps et, dans le rapport que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre, se trouve un compte rendu détaillé de ces opérations pendant les cent derniers jours de la guerre, période qui a constitué son effort culminant. Le rapport dont je parle est une sorte d'introduction aux yeux du général Currie, qui en est l'auteur principal et qui l'a fait écrire. Le général m'a fait savoir que, par ses ordres, quelqu'un s'emploie dans le moment à écrire une histoire complète des opérations du corps expéditionnaire canadien dans la guerre, y compris les cent derniers jours, et cet ouvrage sera mis à la disposition du public plus tard.

Les tâches à accomplir par le corps expéditionnaire canadien étaient très difficiles; on l'a toujours vu là où la bataille était le plus acharnée, et il a rendu le Canada célèbre par son courage, sa patience et son habileté; ces hauts faits passeront dans l'histoire, non seulement du Canada, mais du monde entier. Son commandant, le général Currie, s'est acquis une haute réputation, comparable à celle des autres grands généraux de la guerre. Il a toujours témoigné une vive sollicitude à ceux qu'il commandait et ç'a toujours été avec patience et prescience qu'il a traité les problèmes qui se présentaient.

La question qui préoccupe le plus le public canadien en ce moment est celle de la démobilisation des troupes d'outre-mer, et je reviendrai sur ce point plus tard, mais je désire auparavant faire mention de certaines choses relatives à l'administration de ces troupes avant l'armistice.

La question de savoir qui avait l'autorité sur les troupes canadiennes au front, ou même sur toutes nos armées d'outre-mer, a toujours eu beaucoup d'intérêt pour la députation et, plus d'une fois, on y fait allusion dans cette Chambre. Souvent, on a demandé si nos soldats étaient aux ordres du gouvernement anglais ou du gouvernement canadien. Quant aux nôtres qui se préparaient, dans les camps anglais, ils étaient sous l'autorité pleine et entière du Canada. Quant au corps canadien et à celles de nos troupes qui en France n'appartenaient pas à ce corps, la situation était quelque peu différente et, lorsque je suis passé outre-mer, je me suis aperçu que cette partie de nos relations avec les autorités britanniques n'avaient pas été aussi bien définie que je l'aurais désirer. J'ai en conséquence traité de cette affaire avec le secrétaire d'Etat à la guerre et avec le général Haig au front. J'ai eu avec l'un et avec l'autre plusieurs conférences à ce sujet. Nous avons cons-

taté que les propositions d'avancement et de constitution de nouveaux effectifs, et beaucoup d'autres choses sans rapport particulier avec la conduite immédiate des opérations militaires, étaient quelquefois retardées par un long circuit. Des quartiers généraux en France il fallait passer aux bureaux de la guerre et de là au siège de l'administration canadienne à Londres. Nous avons en conséquence élaboré un plan grâce auquel serait établi, aux quartiers généraux en France, une section canadienne par les soins de laquelle le gouvernement du Canada pût être en communication étroite avec le commandant en chef des armées britanniques en France, et il fut compris que toutes les affaires relatives au gouvernement canadien, excepté celles ayant trait aux opérations militaires, seraient soumises à cette section, qui elle-même devait les communiquer directement avec le siège de l'administration canadienne à Londres pour y être finalement approuvées.

Les autorités britanniques s'étaient d'abord opposées à cette organisation, mais grâce au succès dont elle fut ensuite couronnée, elles en furent contentes, parce qu'elle a permis au représentant canadien au grand quartier général de France, c'est-à-dire au général Embury, d'avoir des conférences avec différents officiers sous le commandement du général Haig et de réunir un personnel qui était à la fois désirable et nécessaire.

L'hon. M. MURPHY: De qui cette section se composait-elle?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Elle avait à sa tête le général Embury; il s'en est chargé et le succès a couronné ses efforts. Le général Embury a été, depuis, nommé juge de la cour suprême de la Saskatchewan.

L'hon. M. MURPHY: Comprenait-elle d'autres membres?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Elle formait un véritable état-major, comprenant un représentant de l'adjudant général, un représentant du quartier-maître général, un représentant du directeur des services médicaux, et des représentants des autres branches.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre a-t-il leurs noms?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne les ai pas, mais je puis me les procurer. On ignore peut-être, en général, qu'en dehors du territoire assigné au corps canadien en France, nous avons toujours eu de 40,000 à 50,000 hommes dans les différentes unités ou branches de service. Lors de l'armistice, nous n'en comptions pas autant qu'avant; il nous restait, en tout, 1,608 officiers et 37,174 hommes de troupe qui n'étaient pas sous l'autorité du commandant du corps. Voici les détails:

	Officiers.	Hommes de troupe.
Troupes des chemins de fer..	491	14,390
Service forestier	376	11,375
Brigade de cavalerie..	141	2,719
Corps de santé de l'armée ..	360	2,467
Service de l'intendance	57	1,075
Service commun des renforts du génie..	49	1,214
Service commun de main-d'œuvre	..	1,881
Service commun des signaleurs à la base..	8	432
Corps vétérinaire de l'armée.	9	438
Corps dentaire de l'armée ..	52	104
Occupations diverses..	65	479
Totaux	1,608	37,174

Voilà quelles troupes se trouvaient en parties sous les ordres d'un commandant britannique et en partie sous les ordres d'un des nôtres; mais elles n'étaient pas sous les ordres d'un commandant du corps, et d'après moi, la section canadienne rendit des services indispensables, non seulement pour aider le commandant du corps dans ses opérations, mais pour assurer un contrôle plus efficace de ses troupes.

Quant à la nécessité de prendre une attitude au sujet de nouvelles organisations formées à même le corps, les autorités impériales ont exprimé le désir que nos propres organisations fussent, autant que possible, semblables aux leurs; mais les commandants ont trouvé que, dans certaines parties de territoire, il fallait certains renforts qui n'existaient pas dans l'armée impériale.

Dans les cent derniers jours de l'année 1918, notre armée était plus forte qu'elle ne l'avait jamais été, parce que nous avions établi de nouvelles organisations que je vais décrire à la Chambre. Du 1er janvier au 11 novembre 1918, on réussit à opérer les organisations et les augmentations d'effectifs suivants:

	Officiers.	Hommes de troupe.
1. Organisation de deux compagnies de tramway de corps..	6	528
2. Organisation de trois hôpitaux du service forestier..	19	62
3. Réorganisation du corps du génie, comportant, outre l'absorption de quatre bataillons de pionniers et de trois compagnies de campagne de la 5e division, une augmentation de ..	163	3,822

	Officiers.	Hommes de troupe.
4. Réorganisation de compagnies de mitrailleurs en bataillons de mitrailleurs, comportant une augmentation de..	8	1,100
5. Formation d'une compagnie supplémentaire pour chacun des quatre bataillons de mitrailleurs, et augmentation en conséquence du personnel d'état-major des bataillons..	80	1,953
6. Organisation d'une section de topographie ..	4	162
7. Organisation d'une compagnie à deux sections des transports mécaniques pour la 5e division d'artillerie	2	78
8. Réorganisation de la 1re brigade de mitrailleuses automobiles, et création de la 2e brigade de mitrailleuses automobiles, comportant, outre l'absorption de trois compagnies de mitrailleuses de la 5e division, une augmentation de.	7	263
9. Organisation de la compagnie de placement numéro 9	1	425
10. Organisation d'une colonne de transports mécaniques pour le service d'état-major..	4	13
11. Augmentation de cent soldats de l'effectif des bataillons d'infanterie .	..	4,800
12. Organisation d'une station d'évacuation du service vétérinaire.. .. .	1	30
13. Organisation de deux compagnies de forestiers, nos 1 et 2..	12	370
14. Organisation d'une compagnie de feux projecteurs contreavions.....		
15. Organisation d'un groupe de la marine au quartier général de l'armée expéditionnaire..	3	19
	315	13,759

Outre les renforts en général, il a fallu lever de temps à autre de nouvelles unités. Le tableau suivant indique les effectifs de toutes les unités complètes qui ont été envoyées en Europe entre le 1er janvier 1918 et le 11 novembre de la même année:

Unités complètes envoyées en Europe.	Off.	Autres.	Date du départ.
10e batterie de siège	6	175	14/3/18
13e, 14e et 15e cies d'artillerie de campagne	17	614	16/3/18
Sous-section Q.G. et signaleurs 3e brigade d'artillerie à cheval	6	45	19/3/18
17e, 18e et 19e cies de mitrailleurs	30	531	23/3/18
13e bataillon d'ouvriers de chemins de fer	36	977	28/3/18
11e batterie de siège	6	175	2/4/18
69e cie de constructeurs de fourgons	3	269	9/4/18
5e section d'aviation	2	41	6/5/18
12e batterie de siège canadienne	6	175	31/5/18
14e section d'ambulance de campagne	12	233	5/6/18
5e section du corps de santé	1	27	5/6/18
12e et 13e cies du service forestier	10	270	27/6/19
Corps des forestiers du Q. G. du district n° 11	8	41	4/8/18
9e, 10e et 11e cies du service forestier	15	555	30/8/18
Escadron de la gendarmerie du N.-O	6	151	6/10/18
7e et 8e cies du service forestier	8	364	10/10/18
	172	4,746	
Augmentation totale des unités en campagne	315	13,755	
Total des nouvelles unités complètes envoyées en France	172	4,746	
Grand total	487	18,501	

Je ne retiendrai pas la Chambre en entrant dans le détail des formations et unités nouvelles dont l'armée impériale n'offrait pas d'exemples. Il y avait seize unités différentes qui comprenaient 172 officiers et 4,746 sous-officiers et soldats. Autrement dit, du 1er janvier au 11 novembre 1918, l'objectif du contingent canadien a été augmenté de 487 officiers et de 18,501 sous-officiers et soldats par la réorganisation et par le recrutement de nouvelles unités dont l'armée impériale était dépourvue.

Après un court séjour en Angleterre, je me suis aperçu que la création d'un conseil militaire de l'armée expéditionnaire, qui reposerait sur le même principe et aurait

les mêmes attributions que le conseil militaire d'Ottawa, serait utile au ministre dans l'accomplissement de sa tâche. Ce conseil, que le ministre consulte, a été organisé au printemps de 1918, et il comprenait:

Le ministre; le sous-ministre (actuellement le colonel G. S. Harrington); le chef état-major général, sir Richard Turner, V.C., K.C.B., etc.; l'adjudant général, général de brigade P. E. Tucker; le quartier-maître général, brigadier général D. M. Hogarth; le chef de la comptabilité, colonel W. R. Ward; le directeur général du service de santé, major général G. L. Foster; le trésorier général, brigadier général J. G. Ross.

Le conseil a tenu des réunions régulières, et l'échange des idées et des opinions et l'adoption d'une ligne de conduite uniforme ont produit de bons résultats. Il y a cinq semaines environ, lorsque le général Currie a transporté son quartier général hors de France, je l'ai prié de l'établir à Londres et de faire partie du conseil, afin que celui-ci profitât de son expérience consommée pour tout ce qui reste à faire. Il y a consenti. Le nom du lieutenant-colonel T. Gibson, adjoint du sous-ministre, a aussi été ajouté à la liste des membres du conseil.

M. DEVLIN: Les membres du conseil remplissaient-ils leurs fonctions par pur patriotisme ou étaient-ls rémunérés?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Ceux que j'ai nommés faisaient partie de l'état-major qui avait charge de diriger les opérations militaires en ce qui concernait l'armée expéditionnaire canadienne. Ils reçoivent la solde ordinaire des officiers, mais la plupart d'entre eux s'adonnaient à une profession ou à un commerce au Canada, avant la guerre, et ils ont renoncé au revenu de leur profession ou de leur commerce pour des motifs patriotiques.

Le chef de l'état-major général, sir Richard Turner, et les officiers qui l'entouraient avaient à rendre compte de l'entraînement des troupes en Grande-Bretagne.

La Chambre trouvera peut-être intéressant que je lui dise quelques mots de certains prêts d'officiers que nous avons faits aux autorités impériales pour l'accomplissement de tâches spéciales se rattachant aux expéditions de Mésopotamie, de Palestine et de Russie septentrionale, y compris les troupes d'Arkhangel et de la côte mourmane, ainsi que pour servir d'instructeurs à l'armée américaine. En janvier 1918, le gouvernement anglais nous priait de lui prêter un certain nombre d'officiers et de sous-officiers qu'il enverrait en Mésopotamie; on choisit dans le corps expéditionnaire canadien quinze officiers et vingt-sept sous-officiers qui quittèrent l'Angleterre dès le même mois. Ces hommes devaient participer à l'organisation et à l'instruction d'une armée d'indigènes au nord et au nord-est du théâtre des opérations des troupes anglaises, afin d'aider celles-ci à repousser les Turcs. A la fin de mars dernier, il n'en restait plus que quatorze à ramener en Angleterre, et je crois qu'ils y sont maintenant tous revenus.

M. POWER: Le ministre peut-il nous renseigner au sujet des ordres que l'on donna aux hommes envoyés en Mésopotamie? Je crois savoir qu'ils étaient chargés d'une mission très secrète.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Très secrète, en effet. Les autorités anglaises envoyèrent un nombre considérable d'hommes et nous, ceux que j'ai mentionnés—ils ne représentaient qu'une faible partie du détachement expéditionnaire—dans le but de donner l'instruction militaire aux Arméniens et autres habitants du territoire situé à l'est et au nord-est du théâtre des opérations de l'armée anglaise, c'est-à-dire dans la direction de la mer Caspienne. Les populations de ce territoire sont de race très mêlée, et les militaires en question étaient chargés d'y organiser des troupes auxiliaires, si toutefois cela était possible.

M. POWER: Est-il vrai que les officiers durent prendre l'engagement de rester un an ou même davantage sans écrire à leurs parents?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne saurais dire; je ne crois pas cependant que l'on ait donné d'ordre à cet effet. Toutes les dépêches et lettres étaient assujéties à la censure; les officiers et les soldats ne tardent pas à être suffisamment au fait des règlements et, d'ordinaire, ils n'ont tenu aucun désir de les enfreindre. Les hommes du détachement de Mésopotamie étaient des volontaires, de même que tous ceux qui furent envoyés en Russie septentrionale, à Arkhangel et en Mourmanie.

Le détachement d'Arkhangel se composait de cinq officiers et de onze hommes de troupe de campagne, tous triés sur le volet. La 16e brigade canadienne d'artillerie était formée de dix-huit officiers et de 478 hommes, tandis que dans la troupe mobile et dans le personnel tout spécialement destinés à la péninsule mourmane, il y avait dix-huit officiers et soixante-quatorze hommes de troupe, ce qui formait un total de 41 officiers et 563 hommes de troupe.

Le port russe d'Arkhangel est encore couvert de glace, et sur la côte mourmane,

qui est à l'ouest, les hommes s'occupent de garder la péninsule et la voie ferrée qui aboutit au port de l'océan Arctique qui n'est jamais fermé par les glaces. Nous nous proposons de faire revenir ces soldats en Angleterre et au Canada dès que cela sera possible.

Nos hommes ont été les principaux soutiens de cette expédition, ce qui est attribuable à leur état de santé et leur préparation au travail qui leur était assigné; aussi n'ai-je aucune hésitation à affirmer qu'ils n'avaient pas d'égaux parmi les milliers d'Anglais, de Français et d'Américains qui furent envoyés là-bas. A l'été de 1918, on demanda des volontaires pour aller construire des ponts en Palestine; les six officiers et les 250 hommes de troupe qui répondirent à l'appel sont tous revenus.

Le bruit a couru au dehors—j'en ai entendu l'écho ici—que des officiers retenus en Angleterre par leurs devoirs faisaient l'impossible pour qu'on les laissât dans les régions où se donnait l'instruction et s'exécutaient d'autres travaux préparatoires à l'envoi au front. Ces officiers, affirmait-on, aimaient mieux rester en Angleterre qu'aller au feu. Je ne crois pas qu'il se soit trouvé un seul officier sur mille qui n'eût mieux aimé se rendre au front que de rester en Angleterre, à Londres surtout. Peu de temps après mon entrée en fonctions, j'établis, relativement à l'échange d'officiers entre l'Angleterre et la France, une règle dont l'application eut pour effet de faire passer constamment les officiers d'un pays à l'autre; il n'y eut d'exception que pour les cas très rares où un ou deux d'entre eux étaient jugés capables de rendre de plus utiles services en Angleterre.

Il m'est agréable de constater que pendant la durée de leur participation à la guerre, nos combattants ont obtenu 17,000 médailles, titres honorifiques et récompenses, y compris 53 croix de Victoria, 1,885 croix militaires, 19 croix pour services signalés dans l'aviation, 1,204 médailles pour actes de bravoure et 6,610 médailles militaires.

Général GRIESBACH: Vous dites 17,000 décorations; celles que vous venez de mentionner forment-elles ce total?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne crois pas que les chiffres ici donnent ce total. Quoi qu'il en soit, les archives officielles indiquent que les troupes du Canada, depuis qu'elles ont été engagées dans les hostilités, ont obtenu dix-sept mille médailles et distinctions honorifiques, dans la proportion que j'ai mentionnée. Les chiffres que j'ai ici ne prêtent pas à addition, mais je ne pense pas qu'ils se montent à dix-sept mille. Je vois que l'ordre du service distingué n'est pas mentionné ici, de sorte que cette omission pourrait expliquer la différence. Cependant, je me procurerai ce renseignement pour mon honorable ami.

Après que le Gouvernement eut décidé d'accorder une gratification libérale aux soldats, à ceux surtout qui avaient servi à l'étranger, il devint évident pour nous qu'il nous faudrait faire certaines règles au sujet du licenciement en Angleterre. L'affaire a toujours été plus ou moins dans la contrainte, mais on sentait que les soldats seraient impatients de rentrer au pays pour y être démobilisés. Ce désir ne tarda pas à se manifester après la signature de l'armistice. Alors, dans le but de rendre justice à ceux qui voulaient être démobilisés en Angleterre, nous arrêtâmes les conditions suivantes de la démobilisation en Angleterre:

(a) Né dans les Iles-Britanniques.

(b) Pas de famille au Canada.

(c) Une famille ou des parents dans les Iles-Britanniques justifiant le séjour du soldat en ce pays pour des raisons pécuniaires ou domestiques.

(d) Offre sérieuse d'emploi ou moyens de subsistance indépendamment de toute solde ou gratification du Gouvernement.

De cette façon, nous avons pu démobiliser en Angleterre les soldats dont nous ne pouvions en toute justice exiger le retour au Canada. Cela ne veut pas dire que les soldats ont été licenciés en bloc en Angleterre, ni qu'ils l'ont été avant leur tour.

M. POWER: Ces soldats perdent-ils leur gratification de guerre?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Une question importante dans le moment pour le public canadien est le désir des parents et autres de visiter les tombes de soldats inhumés en France et en Belgique. J'ai reçu un grand nombre de demandes de passes dans ce but. Peu avant mon départ d'Angleterre, je suis allé moi-même en France et en Belgique pour m'assurer de l'état des tombes de nos soldats. Je crois donc bon de renseigner la Chambre sur ce sujet.

Ceux qui ont perdu des parents à la guerre éprouvent une grande consolation à visiter les tombes de leurs morts et lire les inscriptions des épitaphes. Avec le temps, ces pèlerinages se généraliseront.

Le 13 avril 1917, la conférence impériale de la guerre a adopté une résolution instituant la commission impériale des tombes de guerre, composée d'un grand nombre de

citoyens en vue. Le représentant du Canada est le haut commissaire, sir George Perley. Il y a sur les champs de bataille de France et de Belgique 160,000 tombes isolées, et le nombre total des tombes des soldats britanniques est ainsi réparti: Royaume-Uni, 452,730; Canada, 43,631; Australie, 35,131; Nouvelle-Zélande, 11,393; Sud-Africain, 4,450; Corps indigène des travailleurs du Sud-Africain, 535; Terre-Neuve, 888; Indes (indigènes), 5,665; Antilles-anglaises, 956. Cela fait donc en tout 555,379 tombes de soldats britanniques en France et en Belgique.

Il existe, comme je l'ai dit, 160,000 tombes isolées sur les champs de bataille de France et de Belgique, et, depuis quelque temps avant la signature de l'armistice des soldats du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des soldats impériaux ont travaillé à l'exhumation des corps de ces tombes. Je suis heureux de dire que le Canada a fait noblement son devoir sous ce rapport; j'en dirai autant de l'Australie. J'imagine que les autorités anglaises ont éprouvé beaucoup plus de difficulté que nous, vu que le nombre de leurs morts est beaucoup plus considérable que le nôtre.

Depuis l'armistice, six ou sept cents soldats canadiens ont été occupés à l'exhumation des corps pour les ensevelir dans des cimetières. Ce sont les soldats que la loi du service militaire a envoyés en Angleterre qui sont chargés de ce travail. Nous devons dire à leur louange qu'ils ont accepté volontiers de faire cette tâche et qu'ils l'ont accomplie fidèlement.

Vers le temps que je suis allé en France, on avait l'intention de les libérer de ce travail et de faire un appel aux volontaires pour les remplacer par les conscrits qui se trouvaient en Angleterre. On promettait aux autres que cette corvée ne les retiendrait pas plus longtemps et qu'aussitôt leur tour venu ils seraient démobilisés.

On m'a informé depuis que les mille hommes dont on avait besoin furent obtenus sans difficulté, et furent envoyés en France où ils exécutent ce travail. Nombre des cimetières que j'ai visités étaient en excellente condition; d'autres laissaient quelque peu à désirer. Une fois tous nos soldats revenus de France, les intéressés, si je ne me trompe, devront avoir recours à la main-d'œuvre civile comme appoint à l'exécution de ce travail.

Comme le comprendront facilement tous ceux qui ont étudié la question, j'ai dû, ainsi que les membres de mon personnel en Angleterre, donner beaucoup de temps à

[L'hon. sir Edward Kemp.]

l'aliénation des biens et de l'équipement du Gouvernement canadien. Au cours de la guerre, et une fois que les hostilités eurent pris fin, (et surtout lorsqu'il s'agit d'une guerre semblable), il s'accumule d'énormes quantités de marchandises qui désormais n'ont plus guère de valeur. Leur volume est tel, qu'elles deviennent un embarras; on manque d'abris pour les remiser et si on les laisse à la belle étoile, elles se rouillent ou se détériorent. Nous dûmes aborder cette question et décider ce qu'il vaudrait mieux faire dans les circonstances.

En premier lieu, nous avions une quantité considérable de fournitures militaires, vêtements, équipement et autres articles dont le soldat fait usage et qui sont indispensables à la guerre; il se trouve plusieurs mille articles différents de cette classe. Vers le mois de juillet dernier, ou du moins plusieurs mois avant la signature de l'armistice, je compris que tôt ou tard il nous faudrait trouver une solution à cette difficulté, et que le Gouvernement souffrirait une grave perte si nous ne devisions quelque moyen de disposer de ces articles. Je me mis donc en communication à ce sujet avec le secrétaire d'Etat pour la guerre. Nous avions, par exemple, pour s'occuper de ces fournitures militaires, un corps d'à peu près six cents hommes. Je m'enquis du secrétaire d'Etat pour la guerre s'il accepterait ces fournitures, sauf à nous en allouer l'équivalent. Puis, nous nous approvisionnerions dans les magasins militaires du gouvernement impérial, et nous donnerions quelque autre emploi aux six cents hommes en question, ou nous les licencierions complètement. A la suite de longues négociations, la proposition fut agréée, des estimateurs furent mis à l'œuvre et l'inventaire établi. Lors de la signature de l'armistice, le 11 novembre dernier, le marché était à peu près conclu et beaucoup de besogne avait été faite. L'affaire n'était pourtant pas encore entièrement close, et à un certain moment je crus que la situation prendrait un autre aspect. Toutefois, comme c'était avec le gouvernement impérial que nous négocions, que les négociations étaient tellement avancées et la besogne en bonne partie exécutée, il consentit à prendre à son compte toutes nos marchandises et toutes nos fournitures d'une valeur de plusieurs millions, à cent sous du dollar, sauf en ce qui regarde un très petit nombre d'articles qui s'étaient détériorés. Aussi bien, cette somme sera inscrite à notre crédit par le gouvernement impérial; notre passif sera diminué d'autant, ou on nous versera le prix de ces articles, suivant la nature du règlement qui aura lieu.

M. McKENZIE: Quand le ministre déclare qu'on lui a alloué cent sous du dollar, entend-il le chiffre de l'estimation faite par les experts, ou le chiffre de la dépense faite par le Gouvernement fédéral?

L'hon. sir EDWARD KEMP: J'entends la valeur des marchandises, s'il nous fallait les acheter dans les magasins militaires de la Grande-Bretagne; la somme qu'on en exigerait de nous si nous avions besoin de ces articles; le prix fixé par leurs propres estimateurs.

M. McKENZIE: Je crains que le ministre n'ait pas saisi le sens de ma question. Lorsqu'il affirme qu'il a obtenu que les marchandises fussent prisées au taux de cent sous du dollar, entend-il la valeur des marchandises qu'il avait en main d'après le prix que le Gouvernement fédéral a dû en payer, ou d'après l'estimation qu'en ont faite les fonctionnaires du Gouvernement impérial?

L'hon. sir EDWARD KEMP: J'ai l'impression que l'estimation se basait sur le prix qu'avait dû payer le gouvernement impérial pour des marchandises semblables, prix qui dans certains cas avait pu être plus élevé, et, dans d'autres cas, moins élevé, que ce que nous en avions nous-mêmes payé.

Un autre problème que nous eûmes à résoudre ce fut l'aliénation de 24,000 chevaux et mulets que nous avions en France et en Belgique pour le service des divers corps. Comme il se trouvait beaucoup de ces animaux dans l'armée anglaise et dans toutes les autres armées, il y avait un excédent de chevaux et de mulets qui n'étaient pas requis, et les ramener au Canada aurait coûté plus que ces animaux ne valaient. On nous invita en conséquence à joindre tous nos chevaux et mulets en France et en Belgique à ceux des autorités anglaises et à courir notre chance quant à ce qu'ils pourraient rapporter à la vente.

L'entretien d'un cheval, vu la rareté du fourrage, était alors d'environ un dollar et quart par jour. Les honorables députés verront donc que ce n'était pas là une question que l'on pouvait négliger. De plus, 72 officiers et 756 soldats surveillaient ces chevaux et mulets.

Donc, nous entrâmes en négociations avec le gouvernement de Belgique; après des pourparlers considérables, nous conclûmes avec le gouvernement belge la vente des animaux à 40 livres (environ 200 dollars) par tête. Quelques-uns des chevaux étaient des bêtes magnifiques; un grand nombre n'étaient pas de première classe; et certes les mulets n'avaient pas autant de valeur que les meilleurs chevaux ni même autant que les autres. Bien que nous eussions de la difficulté à obtenir un règlement de l'affaire, je suis heureux de dire qu'avant mon départ, nous avons reçu quittance pour tous les chevaux. Elles sont maintenant dans les casiers de sûreté de la Banque de Montréal à Londres.

M. POWER: Quel est le mode de paiement?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Nous prenons les obligations du gouvernement belge à cinq pour cent d'intérêt. Elles viendront à maturité dans dix ans mais le gouvernement belge a le droit de les liquider en tout temps avant ce terme, s'il le désire.

Il y a une autre question au sujet de l'équipement, et elle se rapporte à nos biens en France. Nous avions accumulé en France une quantité considérable de biens tels que véhicules de transport, canons de campagne et tout ce qui entre dans l'équipement d'une armée.

L'hon. M. LEMIEUX: Les rails aussi?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Les rails ne sont pas inclus dans ce matériel. Ils sont fournis par l'intendance britannique.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai cru que les rails étaient fournis par le gouvernement canadien.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je me rappelle les débats qui eurent lieu en Chambre là-dessus. Je suis porté à penser que ces rails furent vendus au gouvernement impérial. Mais je n'ai pas eu connaissance du tout de cette question. C'était un problème difficile que de s'occuper de cet énorme équipement; car nous n'avions, comme je l'ai dit, aucun endroit où l'emmagasiner. Nous conclûmes donc avec les autorités impériales, une entente suivant quoi elles acquéraient tout ce matériel de nous. Nous le livrâmes à des endroits désignés de France et de Belgique. Nous avons le privilège de tirer des arsenaux d'Angleterre un matériel de la même qualité, dès que nous aurons déterminé la somme de nos besoins ici et que nous aurons trouvé le moyen de le faire venir de Grande-Bretagne.

L'hon. M. MURPHY: Quand on conclut de tels achats ou ventes, où en sont tenus les comptes, en Angletere ou en Canada? Et si l'on échange de l'argent, qui en est le dépositaire?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Le général Ross, payeur général en Angleterre, prend

soin des finances. L'argent se transmet directement de gouvernement à gouvernement.

M. POWER: Dans cette acquisition du matériel par les autorités impériales, un prix est-il payé au gouvernement canadien pour l'usage des rails ou de tout autre équipement en la possession du gouvernement impérial?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Comme je l'expliquai il y a un instant, la question des rails n'est pas venue à ma connaissance du tout. Ces conventions ont lieu directement entre les gouvernements britannique et canadien.

M. POWER: Paie-t-on un loyer pour tout autre équipement actuellement en la possession du gouvernement impérial, en attendant la décision de notre Gouvernement?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Il est emmagasiné dans les arsenaux du gouvernement britannique. Nous ne payons pas de loyer.

M. POWER: Les autorités impériales s'en servent-elles?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Non. L'équipement comprend, en majeure partie, des canons et de l'artillerie. Ce n'est pas un matériel utile en temps de paix.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle est notre part des trophées de guerre?

L'hon. sir EDWARD KEMP: J'y viendrai dans un instant. Bien qu'un grand nombre d'entre eux en soient avertis, les membres de cette Chambre apprendront avec intérêt que tout le courrier de nos soldats, tant en France qu'en Angleterre, fut manipulé par le corps postal canadien.

Ces dépêches étaient d'abord reçues à Londres, puis envoyées au corps expéditionnaire en France, où elles étaient distribuées par une autre branche du service. On estime qu'en 1918, 68,174,000 lettres sont passées par le service de la poste militaire; il y eut en plus 5,332,670 paquets, 10,226,100 journaux et 433,600 lettres et colis recommandés, faisant un total énorme de 85,166,370 articles postaux.

Je vais parler maintenant de la question des trophées de guerre dont s'est enquis mon honorable ami. La question est très importante et le document que j'ai entre les mains contient des renseignements qui ne se trouvent pas dans le rapport que j'ai déposé. Je prendrai la liberté de lire le mémoire suivant signé par le colonel Folger, qui est chargé de recueillir les trophées de guerre pour le Canada :

[L'hon. sir Edward Kemp.]

Mémoire au sujet des trophées de guerre.

(1) Le 5 juillet 1917, le secrétaire pour les colonies informe le gouvernement du Canada qu'il avait été décidé de remettre aux dominions les trophées de guerre que leurs troupes avaient capturés.

(2) Il fut aussi décidé que les trophées seraient la propriété du gouvernement du Dominion et que ce serait lui et non pas les autorités militaires qui serait chargé de les distribuer.

(3) Le comité impérial des trophées de guerre a été formé pour diriger la distribution de tous les trophées de guerre et le 11 juillet 1917, sir George Perley a nommé le colonel Folger pour représenter le Canada dans ce comité.

(4) Les trophées de guerre canadiens peuvent se diviser en trois catégories:

(a) Canons, mitrailleuses, chars d'assaut, etc., qui ont été réellement capturés et portent la marque du régiment qui en fait la capture.

(b) Objets de plus petite dimension qui peuvent être intéressants pour les musées de guerre, tels que les articles de fourniment, armes, obus, étuis à obus, munitions, etc.

(c) Aéroplanes de guerre et articles servant à la navigation aérienne.

(5) Les trophées capturés par des unités particulières sont marqués par ces régiments et remis au département impérial de l'artillerie au front. Ils sont transportés au dépôt du département à Croydon où l'on examine les demandes des régiments et lorsque ces demandes sont reconnues fondées, les trophées peuvent être expédiés au Canada.

(6) Les trophées entrant dans la catégorie "b" sont ceux qui sont recueillis sur le champ de bataille par le service pour l'utilisation des rebuts et par les troupes en général, de même que par l'inspecteur canadien des trophées de guerre.

(7) Les trophées entrant dans la catégorie "c" sont ceux qui ont été obtenus après que la demande en a été faite au ministère de l'aviation.

(8) Les trophées entrant dans la catégorie "a", dont la capture a été reconnue, sont expédiés au Canada aussitôt que c'est possible. Jusqu'à présent voici ce qui a été expédié:

	Canons.	Mortiers.	Mitrailleuses.	Divers.
Août, 1917	7	6	6	67
Octobre, 1917	3	6	6	63
Février, 1918	—	—	—	6
Juin, 1918	6	7	20	124
Septembre, 1918	—	—	141	270
Janvier, 1919	5	—	75	—
Mars, 1919	21	—	—	—
Avril, 1919	65	—	—	—
	107	19	248	629

(9) Les trophées de la catégorie "c" sont ici (cela veut dire en Angleterre) en ce moment, mais on ne les a pas encore empaquetés pour les expédier.

(10) Les trophées de la catégorie "c" sont prêts à être expédiés. Ils se composent d'environ 40 aéroplanes allemands avec une grande quantité de pièces détachées. En plus on a demandé aux gouvernements français et italien de faire cadeau de quelques articles.

(11) L'inspecteur canadien des trophées de guerre a recueilli un grand nombre de petits objets qui seront intéressants pour les musées de guerre et qui ont été ramassés sur les champs de bataille où les Canadiens ont combattu. Il y a des écriteaux de tranchées, des mitrailleuses, des téléphones, des projecteurs, des fusils, etc.

(12) On a aussi alloué au Canala 5,000 fusils allemands avec les baïonnettes, et aussi 5,000 douilles d'obus vides de différents calibres.

(13) On a également obtenu du ministère des Munitions une grande quantité d'obus, de détonateurs, de grenades, etc., pour montrer les progrès faits dans les munitions, pendant la guerre. Ils peuvent aussi être très utiles pour les fins d'instruction militaire.

(14) On a aussi recueilli une collection nombreuse et variée de proclamations allemandes, d'affiches, d'articles de propagande, de drapeaux, d'uniformes et de décorations.

(15) Cette énorme collection d'objets de toutes sortes demandera un édifice considérable pour les y installer comme il faut. On devrait faire des arrangements au Canada pour l'installation de ces objets, avant qu'ils ne soient expédiés d'ici, et une organisation quelconque devrait être établie pour en prendre soin. Quand tous ces trophées seront réunis, il n'y aura pas de plus belle collection dans tout l'empire.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il quelque recommandation à faire au sujet de l'installation de ces trophées ?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Une association, dirigée par le docteur Doughty, des Archives, a été formée ici dans ce but.

M. GRIESBACH: Est-ce que tous les trophées de guerre capturés par nos troupes deviennent la propriété du Gouvernement canadien ?

L'hon. sir EDWARD KEMP: C'est ce qui doit se faire.

M. GRIESBACH: Combien y aura-t-il de trophées en tout? Je parle des canons, mortiers et mitrailleuses.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'ai ici qu'un état de ces trophées déjà expédiés au Canada; on en expédie d'autres de France en Angleterre et ils n'ont pas encore tous atteint leur destination; mais avant longtemps, nous saurons exactement ce que nous avons obtenu.

Au début de 1918, les autorités britanniques demandèrent qu'on modifiât quelque peu l'organisation des effectifs canadiens. Par suite des accidents de guerre, l'armée britannique avait vu ses effectifs tellement décimés qu'il lui fallait soit réduire l'effectif de la division ou bien réduire le nombre des brigades d'infanterie par division. On décida de réduire le nombre des brigades d'infanterie de la division. C'est ce qu'on fit, je crois, tant dans l'armée allemande que dans l'armée britannique. On nous demanda de faire la même réforme; or, après mûre considération, nous jugeâmes utile de ne pas acquiescer à la proposition, mais de maintenir notre organisation de quatre divisions à trois brigades, et à quatre bataillons par brigade. L'objet visé était de fractionner les effectifs canadiens en six petites divisions, ou bien de quatre fortes divisions. Le corps canadien, avec son organisation actuelle, avait rendu de si grands services que nous crûmes que ce serait une grave erreur d'acquiescer à la demande des autorités impériales. On jugea qu'il était préférable d'essayer de renforcer les effectifs en d'autres sens, si faire se pouvait. Un des moyens que nous avons adoptés pour renforcer le corps canadien consistait à ajouter cent soldats d'infanterie à chacun des 48 bataillons. Nous le renforçâmes en outre en y introduisant nombre d'autres unités pour lesquelles n'existait pas d'unité correspondante dans l'armée britannique. Outre le désavantage qui résulterait du changement suggéré pour le moral des troupes canadiennes, la dépense à effectuer eût atteint un chiffre énorme.

M. POWER: Nos quatre divisions étaient-elles l'équivalent de six divisions britanniques en fusils?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je crois que oui, à ce moment-là. La modification projetée aurait nécessité six nouveaux états-majors de brigade, deux nouveaux états-majors de division, un nouvel état-major supplémentaire, et peut-être aussi un état-major d'armée pour diriger les deux corps, ce qui aurait entraîné de fortes dépenses et presque épuisé le personnel des officiers d'état-major. Nous décidâmes en conséquence de conserver au corps canadien son organisation et de lui donner les renforts que j'ai indiqués. Depuis, nous n'avons jamais été en lieu de regretter l'adoption de cette mesure.

En outre, nous avons toujours visé à conserver au corps canadien son identité. Il nous a fallu parfois entamer de longues négociations pour empêcher qu'on n'enlevât du corps canadien une ou plusieurs divisions pour les placer dans une autre partie de la ligne de feu. J'ai souvent conféré à cet égard avec le War-office et le secrétaire d'Etat à la guerre; à plus d'une reprise j'en ai causé avec sir Douglas Haig. J'eus le plaisir et l'honneur de conférer à ce sujet avec le général Foch, à un moment où il désirait se procurer des renforts, je lui dis que s'il voulait obtenir des renforts du Canada, il ne devait pas fractionner le corps canadien et à un moment critique placer une division à 20, 40, 50 ou à 100 milles de distance du corps. Je l'assurai qu'on obtiendrait les meilleurs résultats en conservant le corps canadien intact.

Grâce aux représentations du général Currie et de ses officiers, à celles du quartier général, grâce aussi aux efforts que nous avons tentés en Angleterre, nous avons réussi à conserver au corps canadien son intégrité, sauf, toutefois, dans la circonstance où la 2e division dût prendre une autre position en bas de la ligne et y demeura plus longtemps que nous ne le désirions.

M. GRIESBACH: L'action des autorités britanniques en déplaçant une division tenait à ce qu'elles avaient pour système de considérer la division comme l'unité de manœuvre; cela ne tenait nullement au désir de déplacer les Canadiens sans but légitime. Dans la force canadienne, toutefois, on désirait conserver les quatre divisions intactes.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Quelles que puissent être les raisons ou les conditions, du point de vue des autorités britanniques, nous avons toujours soutenu qu'il était utile de conserver les effectifs canadiens intacts, et non pas de déplacer les divisions.

La brigade de cavalerie canadienne qui a joué un rôle si honorable pour le Canada, n'était pas sous les ordres du général Currie ou du corps canadien; c'était une unité distincte sous la direction de l'officier commandant la cavalerie britannique en France, le général J. E. B. Seely, officier fort distingué, député au parlement britannique, et ancien secrétaire d'Etat à la guerre. Mais vint le moment où nous adoptâmes à l'égard de la brigade de cavalerie le même système que nous avions appliqué à dix autres effectifs et unités: c'était d'en confier la direction à un officier canadien, dès qu'il fût possible d'en trouver un avec les capacités voulues.

Dans ce cas, le commandement a été donné au brigadier général R. W. Paterson D.S.O. de la cavalerie de Fort-Garry. La brigade de cavalerie canadienne se composait des dragons royaux canadiens, du régiment de cavalerie King Edward's, escadron impérial, de l'escadron de Fort-Garry, et de l'artillerie royale à cheval canadienne. Je voudrais parler du général Seely. Ses services ont été très appréciés; ses états de service avec la brigade de cavalerie canadienne lui font grand honneur. Si le général Paterson a reçu le commandement de la brigade, c'est parce que notre ligne de conduite était de mettre des officiers canadiens à la tête de ces régiments toutes les fois qu'ils étaient disponibles.

Je parlerai aussi de la brigade aérienne. Huit mille Canadiens ont été nommés officiers dans l'aviation impériale. Comme le fardeau et les dangers de la lutte retombent presque entièrement sur les officiers, c'est un état de service dont le Canada peut avec raison être fier.

M. McMASTER: Combien d'hommes y avait-il en tout dans l'aviation impériale et quelle était la proportion des Canadiens?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais nous pourrions nous les procurer. La question de savoir quelle a été cette proportion m'a toujours intéressé. A un certain moment, les chiffres qui m'ont été communiqués m'avaient laissé l'impression qu'environ trente pour cent des officiers du service de l'aviation étaient des Canadiens. Je suis toujours sous l'impression que le pourcentage était au moins d'environ vingt-cinq pour cent; il est possible qu'il ait été vraiment de trente pour cent. Aussitôt qu'il m'a été possible de m'occuper de cette question, j'ai reconnu qu'il était désirable que nous ayons un meilleur contrôle des états de service de ces Canadiens dans le service royal d'aviation et dans le service royal de l'aviation navale. J'entrai en négociation avec lord Weir, ministre de l'aviation, et nous réussîmes à obtenir d'importantes concessions au sujet des états de service. Les officiers canadiens dans le service royal de l'aviation sont classés ainsi qu'il suit:

1. Officiers passés ou détachés au corps royal d'aviation, au service royal d'aviation navale et aux forces royales aériennes jusqu'au 31 décembre 1918..	1,239
2. Hommes de troupes des forces militaires d'outre-mer du Canada, passés aux corps ci-dessus du 1er juin 1916 au 31 décembre 1918..	2,721
3. Cadets enrôlés au Canada par les autorités impériales et envoyés aux services ci-dessus..	4,280
Total..	8,240

Ces aviateurs ont été transférés ou enrôles directement par les autorités anglaises dans les forces royales aériennes.

Je pourrais, peut-être, dire un mot seulement du rapatriement de ces jeunes gens. Ceux qui ont été fournis par nous à la force royale aérienne, nous sont revenus et ont été rapatriés avec nos troupes. Les jeunes gens enrôlés au Canada dans la force royale aérienne et aussi un certain nombre qui ont été transférés immédiatement aux autorités anglaises n'ont pas rejoint nos troupes, et ce sont eux dont les journaux ont parlé comme n'ayant pas pu trouver de places à bord des navires pour

rentrer au Canada. Nous avons fait tout ce que nous avons pu pour leur trouver de la place à bord, mais quand on renvoie chaque mois 50,000 hommes, il est impossible de placer tout le monde et il y en a qui doivent attendre. Nous avons pu en transporter 1,000 d'entre eux au Canada, mais je ne voudrais pas dire que cela signifie qu'aucune de nos troupes n'aient été retardées quelque peu.

M. POWER: Par qui ont été payés ces officiers?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Les officiers qui ont été enrôlés au Canada par les autorités impériales et les officiers qui ont été transférés sans délai par nous, étaient payés par les Anglais, mais les officiers envoyés par nous et passés aux Anglais, ont été payés par le Canada.

M. POWER: Cela comprend-il la solde d'aviateur?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Cela comprend tout.

M. POWER: Nous payons la solde entière?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Nous payons la solde entière s'ils sont cédés par nous. Nous avons réussi finalement à obtenir du ministre anglais de l'aviation qu'il nous fournisse les renseignements suivants au sujet des Canadiens de la force royale aérienne:

1. La force royale aérienne consent à fournir au ministre la liste nominale des Canadiens qui font partie du service de l'aviation et à lui fare connaître de temps à autre toutes les augmentations et les diminutions du nombre des hommes.

2. Tous les Canadiens de la force royale ont été autorisés à porter une insigne sur leurs épaulettes ou sur leur manche.

3. Il a été admis qu'on donnerait aux Canadiens le droit d'être représentés aux quartiers généraux et dans l'état major de la force royale aérienne.

4. Un état mensuel des exploits des aviateurs canadiens devait être préparé pour le ministre en vue de la répandre dans le public canadien.

5. Il a été admis en principe que le Canada devrait avoir un corps d'aviation particulier qui, bien que distinct dans son organisation et son administration, formerait partie de la force royale aérienne en vue des opérations sur le champ de bataille.

Maintenant, je tiens à faire quelques remarques relativement au corps d'aviation du Canada. Nous avons constaté, à un moment donné, que le peuple canadien et certains officiers de l'armée canadienne d'outre-mer désiraient vivement avoir un corps d'aviation canadien distinct, et nous fûmes d'avis que, par la suite, il était à propos que le Canada eût sous la main le noyau d'un corps d'aviation, en vue surtout du futur développement de cette branche du service tant au point de vue militaire que commercial. Nous avons donc entamé des négociations avec les autorités britanniques à ce sujet et nous avons rencontré passablement d'obstacles pour élaborer un plan par lequel le corps d'aviation canadien pourrait agir de concert avec le corps britannique sur la ligne de feu, au cas où il serait formé. Cependant, après de nombreux pourparlers, il fut décidé que le Canada aurait son propre corps d'aviation, mais nous n'avons pas eu le temps de l'organiser et de l'équiper avant le 11 novembre, date de l'armistice. Mais il reste encore en Angleterre, à l'heure qu'il est, deux escadrilles d'aviateurs canadiens qui ont été formées conformément aux conditions énumérées dans le mémoire qui suit:

1. On devrait s'occuper sans délai de la formation de deux escadrilles du corps d'aviation canadien.

2. Ces escadrilles devraient être organisées en Angleterre par les forces militaires du Canada d'outre-mer conjointement avec le corps royal d'aviation britannique.

3. Le conseil de l'aviation devra décider du type d'unité et de l'équipement à adopter.

Le quatrième article constitue un long mémoire que je m'abstiendrai de citer au long; il a trait aux méthodes à adopter, afin d'obtenir le personnel nécessaire. Je suis fortement d'avis que nous devons, pour un certain temps du moins, conserver intactes ces deux escadrilles au service du Canada. Les Canadiens ont démontré qu'ils possèdent toutes les aptitudes voulues pour réussir dans cette branche du service; si je puis me servir de l'expression populaire, ils sont chez eux en aéroplanes comme les canards dans l'eau. Nos aviateurs canadiens se sont distingués en France; il serait donc excessivement regrettable que le Canada refusât de suivre l'exemple des autres pays et de faire moins qu'eux pour notre corps d'aviation militaire; son utilité a pour ainsi dire cessé au point de vue des opérations militaires, mais nous devons tenir compte du développement que prendra à l'avenir la navigation aérienne au point de vue commercial.

Pour toutes ces considérations, vu l'empressement avec lequel nos aviateurs se sont consacrés à l'étude de cette nouvelle science et des exploits qu'ils ont accomplis dans les combats aériens, il serait excessivement regrettable si, à leur retour au pays, on se contentait de les démobiliser et de les laisser se disperser aux quatre coins du pays, sans que le Gouvernement tente de

créer le noyau de notre corps d'aviation. J'ose espérer que la question sera mûrement étudiée et que nous prendrons des mesures énergiques à ce sujet.

Nous avons sous la main un excellent noyau pour l'organisation d'un corps d'aviation. Le gouvernement britannique a fait cadeau au gouvernement canadien de dix-neuf excellentes machines des plus modernes; seize de ces machines nous ont été données par l'"Oversea Club' et trois par la flotte aérienne impériale. (Imperial air fleet). De plus, nous espérons obtenir du gouvernement britannique 92 autres machines, comme suit:

30 biplans Avro à deux passagers.
12 avions de chasse à un passager du type "camel".
50 machine de bombardement D.H. 9, à deux passagers.

92

C'est un cadeau que le gouvernement britannique est disposé à faire au Canada le jour où nous voudrons bien le recevoir; de fait, si j'ai bien compris, le Gouvernement l'a déjà accepté. Il y a encore nombre d'autres machines que le Canada peut obtenir sans difficulté. Au nombre des avions ennemis capturés, se trouvent 21 fokkers, 39 autres machines de divers modèles et 5 gothas, ce qui, avec les 19 que j'ai mentionnés tout à l'heure, forme un total de 84. De plus, nous avons l'espérance de recevoir 14 machines du gouvernement français, 16 du gouvernement italien et 24 du gouvernement britannique, sans compter qu'il y a déjà au pays 50 machines Curtis, qui sont la propriété du gouvernement de la Grande-Bretagne. J'espère donc sincèrement que nous allons utiliser tout cet outillage pour instruire nos aviateurs, tant au point de vue militaire que dans un but de commerce.

M. NICKLE: Le ministre a-t-il étudié le programme à suivre pour organiser notre corps d'aviation; sera-ce un corps indépendant ou bien sera-t-il organisé comme branche militaire et navale du service?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne suis pas renseigné à ce sujet, car j'ai travaillé à l'organisation du corps d'aviation en Angleterre purement et simplement. Le ministre de la Milice sera peut-être en mesure de fournir des renseignements à mon honorable ami sur ce point.

L'hon. M. MARCIL: J'ai lu dans l'édition des journaux de Montréal, hier soir, qu'un sous-marin allemand est passé par la métropole à destination des Grands lacs; ce sous-marin a été remis par l'Allemagne au gouvernement britannique qui en a fait cadeau au gouvernement des Etats-Unis. Ce navire a soulevé beaucoup d'intérêt chez la population de Montréal, et nul doute qu'il sera exhibé dans les différentes villes échelonnées sur le parcours des Grands lacs. Est-ce que le Canada recevra aussi un cadeau de cette nature de la part des autorités de la Grande-Bretagne?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'ai absolument rien eu à faire avec les autorités de la marine britannique. J'ajouterai, toutefois, que nous ne devrions pas éprouver de difficultés à obtenir que ce navire visite les villes canadiennes échelonnées sur les rives du Saint-Laurent et des Grands lacs, vu qu'il doit se rendre aux Etats-Unis en passant par les eaux canadiennes.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre n'est-il pas d'avis qu'un pareil don pourrait être fait au Canada?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Si mon honorable ami voulait bien poser cette question au premier ministre, qui a été à la Conférence de la paix, ce dernier pourrait sans doute lui dire avec plus de précision que moi ce que l'on va faire des navires et des sous-marins allemands qui sont aujourd'hui dans des ports britanniques.

L'hon. M. LEMIEUX: La métropole a reçu un si grand nombre de ces vaisseaux un jour de l'automne dernier qu'elle pourrait, ce me semble, en donner quelques-uns aux colonies.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Mon honorable ami consentirait-il à les recevoir à la condition qu'ils fassent partie de la marine canadienne?

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis encore en faveur d'une marine canadienne, comme l'est, je crois, un des collègues du ministre, sinon deux. Le ministre peut-il nous dire combien de Canadiens se sont enrôlés dans la marine britannique pendant la guerre?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'ai pas les chiffres qui concernent les forces navales. Il faudrait ne pas oublier l'œuvre accomplie par le contingent des ouvriers de chemins de fer du Canada. En 1915, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien organisait, à la demande du ministère de la Milice et de la Défense, alors présidé par mon honorable ami de Victoria (sir Sam Hughes), le corps canadien des ouvriers de chemins de fer, composé de cinq cents hommes de choix, appartenant aux équipes de construction du Pacifique-Canadien. Ce corps est parti pour la France au mois

d'août 1915. En mai 1916, le War-office demandait au Canada l'envoi d'une autre unité, forte d'environ mille hommes pour la construction de chemins de fer. Ce contingent fut organisé par le lieutenant-colonel J.-W. Stewart devenu après major général.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce monsieur Stewart est-il de Montréal?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Non, il est de Vancouver, et il est bien connu au Canada comme entrepreneur de voies ferrées.

L'hon. M. LEMIEUX: On dit qu'il a fait d'excellente besogne.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Grâce aux méthodes qu'il a introduites en France, il a rendu de très grands services, et il a indubitablement contribué à abréger la guerre. Après avoir, dans l'été de 1918, occupé la charge de sous-directeur des chemins de fer légers, en même temps qu'il commandait les bataillons canadiens des ouvriers de chemins de fer, il fut nommé directeur des travaux, sa charge embrassant tous les travaux relevant du génie civil dans la zone des armées britanniques. Le tableau suivant indique la force comparative des corps canadiens et impériaux de la construction des chemins de fer sur le front ouest aux dates indiquées:

	Effectif du corps impérial des ouvrers de chemins de fer.	Effectif du corps canadien des ouvriers de chemins de fer.
Au 31 déc. 1915	2,440	512
Au 31 déc. 1916	4,900	1,617
Au 30 janv. 1917	7,340	11,562
Au 31 déc. 1917	7,340	13,772
Au 11 nov. 1918	7,340	14,877

Les opérations relatives aux chemins de fer en France étaient dans une large mesure dirigées par le major général Stewart. Outre le corps mentionné, il y avait là quatre compagnies canadiennes chargées du fonctionnement de ces chemins de fer, compagnies fortes de 1,087 hommes, le 11 novembre 1918. L'effectif total de ces ouvriers de chemins de fer était, lors de la signature de l'armistice, de 3,364 en Angleterre pour le Canada. Au cours de ses opérations sur la ligne de feu, le personnel de ce corps a gagné 489 distinctions ou décorations honorifiques.

M. PEDLOW: Le ministre a-t-il gardé une note de ceux qui, dans l'automne de 1917, sont revenus au Canada pour y prendre part aux élections?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'étais pas ministre à cette époque.

M. PEDLOW: Ne devait-il pas être pris note du déplacement de ces hommes?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Il m'est impossible de répondre "ex abrupto" à cette question.

M. PEDLOW: Le rapport qui a été déposé n'en fait-il pas mention?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Nullement. Il y a aussi le corps des forestiers dont nous avons toute raison d'être fiers. Les autorités impériales, y compris le secrétaire d'Etat à la guerre, ont exprimé hautement leur opinion des services rendus par ce corps.

M. PEDLOW: Je croyais avoir entendu dire au ministre qu'il était en Angleterre depuis 1914.

L'hon. sir EDWARD KEMP: C'était alors mon honorable ami de Victoria (sir Sam Hughes) qui était au ministère de la Milice. Par la suite, sir George Perley est devenu ministre des Forces d'outre-mer.

Je suis allé en Europe vers la fin de 1917, justement avant l'élection.

M. PEDLOW: La raison pour laquelle...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! On paraît oublier que la Chambre n'est pas en comité. On a fait des questions et des interruptions qui péchaient, de toute évidence, contre le règlement. Aussi, dois-je prier les honorables députés de ne plus faire d'interruptions.

L'hon. M. LEMIEUX: Il s'agit d'une conversation amicale.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ces sortes de conversations, sous prétexte de délibérer les mesures soumises à la Chambre, n'ont pas leur raison d'être.

L'hon. sir EDWARD KEMP: J'approuve cordialement votre décision. J'allais dire que le service forestier canadien a tenu une conduite qui lui fait le plus grand honneur. Le temps à ma disposition ne me permet pas d'en dire aussi long que je voudrais, au sujet de ces organisations, mais je tiens à citer ces chiffres. Le 11 novembre 1918, l'effectif total du service forestier canadien, y compris les prisonniers de guerre attachés aux unités, était de 18,240.

L'hon. M. LEMIEUX: Des prisonniers de guerre attachés à des unités canadiennes?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Nous avions treize compagnies de prisonniers de guerre, c'est-à-dire 5,021 hommes d'attachés au service forestier en France, quand l'armistice fut signée. L'effectif total du corps de forestiers canadiens, en France et en Angleterre, à cette époque, était de 31,447. En ce qui concerne le transport maritime, le service forestier a contribué, dans une large mesure, à sauver la situation. Le bois de construction est une marchandise encombrante. Grâce aux efforts des Canadiens, qui excellaient dans le maniement de cette marchandise, la situation changea complètement. En 1913, l'Angleterre importait 11,600,000 tonnes de bois. En 1916, ce chiffre était réduit à 6,000,000; en 1917, à 2,775,000, et en 1918, à 2,000,000. Il faut donc attribuer presque entièrement la différence de l'importation de 1918 par rapport à celle de 1913, au travail du service forestier canadien, qui a su se procurer sur place le bois qu'il fallait. S'il n'avait pas eu autant d'enthousiasme et de capacité, il aurait fallu employer, au transport de ce bois, des navires qu'on a consacrés au transport de provisions de bouche. L'honorable député d'Edmonton peut le dire il faut beaucoup de bois pour la construction des tranchées et pour plusieurs autres fins. Il sait mieux que moi ce qui en est, mais je puis affirmer que si la situation a changé sous ce rapport, c'est grâce au travail du service forestier, dont nous avons raison d'être fiers.

M. POWER: L'outillage de scierie, etc., appartenait-il au gouvernement impérial ou au gouvernement canadien?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Au gouvernement impérial. Quelques mots, maintenant, du corps de santé de l'armée canadienne, tiré d'une organisation permanente au Canada. En juin 1915, il pouvait fournir 3,000 lits; en novembre 1918, il pouvait en fournir 40,000. Notre service médical, en Angleterre et en France, avait une plus grande capacité que celui de l'Angleterre à l'époque de la guerre sud-africaine, et l'efficacité remarquable dont ce service a fait preuve est due, dans une très large mesure,—honneur à qui de droit—à l'aide de médecins civils du Canada, dont les plus distingués ont sacrifié leur clientèle pour aller prodiguer, en Europe, les secours de leur art. On ne saurait s'imaginer les sacrifices que nos médecins se sont imposés. J'ai parfois occasion de causer avec des avocats, au sujet des sacrifices que cette guerre a provoqués. Sans vouloir faire de comparaisons, je trouve qu'un médecin d'âge moyen, qui a abandonné sa clientèle pour passer en Angleterre ou en France, a complètement perdu le revenu qu'il en retirait, parce qu'il n'a pas même laissé d'associé pour voir aux besoins de cette clientèle. La profession médicale s'est donc imposée de lourds sacrifices, et c'est grâce à elle que nous avons pu obtenir de si grands succès en Europe. Pour être mieux compris, je lirai quelques mots du rapport qui a été déposé au sujet du travail des médecins. Ce que je vais en lire constitue un résumé de la situation:

> Derrière tout canonnier il y avait un médecin avec son aide, il y avait une sœur infirmière, une vraie femme canadienne avec les instruments hideux qui servaient à l'exercice de ses fonctions. Et non seulement les médecins et les sœurs infirmières, mais tous ceux qui, à un titre quelconque, se sont consacrés au salut des malades et des blessés, ont fait preuve d'habileté et de grandeur d'âme. La grande croisade qu'ils avaient entreprise, de leur plein gré, contre la maladie et la mort, ils ont su la mener à bonne fin malgré les dangers et les pénibles devoirs qu'elle comportait. A ces femmes et à ces hommes dévoués est assurée l'éternelle gratitude des innombrables soldats qui ont été blessés et estropiés en combattant pour le Canada dans les Flandres et en France, ainsi que la gratitude de tous ceux à qui ils étaient chers.

Voilà ce qu'on a à dire des médecins.

Je ne dirai qu'un mot des infirmières canadiennes. Ceux qui ont observé les grands services qu'elles ont rendus ne sauraient manquer de les apprécier à leur juste valeur, et lorsqu'il est question d'elles, la pensée se reporte forcément aux trois crimes affreux dont elles ont été les victimes—le bombardement des hôpitaux canadiens d'Etaples et de Doullens et le torpillage du vaisseau-hôpital canadien "Llandovery-Castle". Les Allemands ne se sont pas trompés au sujet du bombardement de l'hôpital d'Etaples. Celui-ci était éloigné des camps militaires; ils ont dirigé leurs projecteurs vers la terre et ils ont vu la grande croix rouge. Plusieurs infirmières, médecins et malades dans les hôpitaux ont été assassinés de gaieté de cœur. Je ne saurais exprimer toute mon indignation qui est partagée, j'en suis sûr, par la députation entière. Lors du torpillage du "Llandovery-Castle", quatorze infirmières canadiennes ont été ensevelies sous les eaux, à 116 milles du rivage. Dans leur tentative de cacher leur crime, les Allemands ont voulu faire sombrer la dernière chaloupe de sauvetage, afin d'effacer toutes les traces.

Je pourrais mentionner le généreux concours qu'ont prêté à nos hôpitaux les municipalités de tout le pays et plusieurs as-

sociations libres, telles que la Croix-Rouge et l'association des ambulanciers de Saint-Jean, outre les universités canadiennes qui ont tant fait pour l'entretien de nos hôpitaux. En voici une liste :

McGill.—Hôpital général canadien n° 3.
Toronto.—Hôpital général canadien n° 4.
Laval.—Hôpital général canadien n° 6.
Queen.—Hôpital général canadien n° 7.
Saskatchewan.—Hôpital général canadien n° 8.
Dalhousie.— Hôpital stationnaire canadien n° 7.
Collège Saint-François-Xavier.—Hôpital stationnaire canadien n° 9.
Western.—Hôpital stationnaire canadien n° 10.

Ces universités se sont noblement conduites et ont puissamment aidé le service de santé.

M. NICKLE: Puis-je poser une question au ministre avant qu'il laisse de côté la question du service de santé. Nous avons entendu des nouvelles et des bruits inquiétants au sujet de la prétendue insuffisance des hôpitaux en Angleterre. Des Canadiens, dit-on, ont souffert de ce que j'appellerai la rigidité de l'administration—du défaut d'harmonie entre le quartier général et les services extérieurs. Ces nouvelles sont-elles fondées ?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'ai rien appris de tel. Puis-je savoir où l'honorable député a puisé ces renseignements ?

M. NICKLE: Des personnes revenues au pays ont tenu des propos compromettants et inquiétants.

L'hon. sir EDWARD KEMP: L'administration du corps de santé de l'armée canadienne a, dès l'origine, été aussi bonne que toute autre, sinon meilleure. En vérité, je crois que nos hôpitaux ont en somme été mieux dirigés que les autres.

M. NICKLE: Dans ce cas, nous avons un excellent service de santé, n'est-ce pas ?

L'hon. sir EDWARD KEMP: A mon avis, il n'y a pas à en douter. C'est le meilleur sous tous les rapports.

M. ARCHAMBAULT: Je voudrais corriger un renseignement relatif à l'hôpital de Laval. On lit à la page 396 du Rapport :

Hôpital général canadien n° 6 (Laval), ouvert à Troyes le 23 janvier 1917.

Le détachement de Laval est parti de Montréal au mois de mars 1916.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je suis bien aise que l'honorable député ait fait cette correction que je signalerai à qui de droit. Elle sera faite dans les autres exemplaires.

Nous avons fait un pas de plus dans le service dentaire, et pendant les années 1917-1918, le corps dentaire de l'armée canadienne a pratiqué 2,255,442 opérations en France ou en Angleterre. Grâce à ce travail, plusieurs soldats n'ont pas été placés dans des catégories inférieures et ils ont été mis dans la classe A-1.

Les fonctions d'aumônier ont une très grande importance dans l'armée. Sous la direction du colonel J. M. Almond, C.M.G., les aumôniers canadiens ont rendu des services admirables. Nous avions 280 aumôniers en tout, et les renseignements suivants qui les concernent pourront offrir quelque intérêt :

426 aumôniers ont servi dans la force expéditionnaire canadienne.
2 sont morts au feu.
1 est mort de ses blessures.
1 est mort pendant qu'il servait sur un vaisseau hôpital.
2 sont morts de maladie.
21 aumôniers ont été blessés dans l'exercice de leurs fonctions à la ligne de feu.

Voilà les services que les aumôniers rendent sur les champs de bataille aux mourants, aux blessés et aux malades.

Ces services, chacun les connaît assez pour qu'il ne soit pas besoin de dire en quoi ils consistent.

Parlons maintenant de la tâche assignée au service de la solde. Au début de la séance de cet après-midi, un honorable député a demandé en quoi consistaient les attributions de ce service; c'est ce que je vais faire voir:

En termes généraux, les trois principales fonctions du service de la solde peuvent se résumer comme suit:
1. Le paiement de toutes dettes contractées par le gouvernement canadien envers les entrepreneurs, le gouvernement impérial, le gouvernement d'un autre dominion, etc.
2. Tous paiements outre-mer de deniers aux membres du corps expéditionnaire canadien et aux personnes dont ils sont les soutiens.
3. Le règlement des comptes entre le gouvernement impérial et les autres gouvernements, ainsi que la tenue des dossiers et de la statistique qui s'y rapportent.

Passons aux archives militaires. Il existe en Angleterre un bureau des archives dont les devoirs sont comme suit:

Papiers appartenant aux soldats.—Réception, garde, vérification et distribution des papiers des soldats, ce qui comprend:
(a) La réception et la vérification des papiers appartenant aux soldats de renfort arrivant du Canada;
(b) La réception et l'envoi en France des papiers des soldats de renfort se rendant en France, ainsi que la réception et la distribution des papiers des soldats évacués de France;
(c) La vérification des feuilles-formules relatives aux soldats de renfort partant pour la France;

(d) La garde de documents divers tant qu'un soldat fait partie du corps expéditionnaire canadien, et la garde de ses papiers pendant qu'il est en France ou hospitalisé en Angleterre.

Pertes.—Compte des pertes et observation du déplacement des blessés hospitalisés. Sous ce chef viennent:

(a) La compilation, après vérification, des listes quotidiennes de pertes d'après les rapports reçus de France et des divers centres de l'Angleterre. Ceci comprend le rapport qui doit être fait au sujet des blessés qui sont conduits d'un hôpital à un autre.

(b) La signification d'avis au plus proche parent, quand il habite en Angleterre.

(c) En cas de décès en Angleterre ou en France, l'inscription de l'endroit où se trouve la tombe et la recherche de tous détails relatifs au décès.

(d) La poursuite, pendant six mois, d'investigations au sujet des manquants à l'appel.

(e) La compilation et la distribution des listes des soldats canadiens réformés et renvoyés au Canada.

M. POWER: Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire si c'est à sa demande que, après la signature de l'armistice, le lieutenant-colonel Piché, de Montréal, a été placé au bureau des archives de Londres?

L'hon. sir EDWARD KEMP: C'est par le ministre de la Milice que cet officier fut envoyé à Londres.

M. POWER: Ne pouvait-on pas trouver en Angleterre d'officier capable d'occuper cet emploi-là?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Le ministre de la Milice me dit qu'il a répondu à cette question ici même.

Le service des successions a pour directeur le colonel Robertson; pendant la durée de la guerre, on y a reçu les testaments de 300 mille soldats.

A mon arrivée en Angleterre, j'instituai une commission du ravitaillement à peu près semblable à celle qui existait à Ottawa. Bien que nous n'eussions qu'assez peu de chose à acheter en Angletere, il était préférable, me sembla-t-il, d'instituer pour cela une commission dont j'eus soin de choisir les membres parmi ceux de nos officiers qui étaient au courant des affaires. Les achats furent faits par mise en adjudication. Comme le gouvernement impérial était notre principal fournisseur, la tâche de notre commission du ravitaillement fut loin d'être aussi lourde que celle de la commission d'Ottawa.

Je dirai maintenant un mot du service des archives canadiennes de la guerre, qui, sous la direction de lord Beaverbrook, a enregistré tous les faits relatifs à la guerre depuis le jour où elle fut déclarée. De toutes les nations alliées, c'est le Canada qui selon moi, possède la plus riche collection de peintures et de photographies de la guerre. Cette collection, il la doit aux bons offices de lord Beaverbrook, et tout ce qu'elle lui coûte, c'est le peu qu'il a payé aux personnes qui se sont employées à mettre tableaux et photographies en place à l'exposition. La collection a été exposée à l'Académie royale de Londres et, chose assez remarquable, la recette de l'exposition a servi à solder le coût des peintures. Celles-ci avaient été commandées à des artistes du plus grand renom.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien y a-t-il de toiles?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne saurais dire au pied levé; le catalogue en a été dressé. A l'Académie royale, les murs étaient en grande partie couverts de peintures de la guerre appartenant au Canada, et qui constituaient un des principaux éléments de l'exposition. Nous avons en outre un bon nombre de photographies agrandies que l'on a exposées en France et aux Etats-Unis aussi bien qu'en Angleterre.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre veut-il dire que ces exhibitions ont défrayé le prix des peintures?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Oui, les recettes et autres sources de revenus. Par exemple, nous avons eu des représentations de vues cinématographiques. En plus des peintures, nous avons les photographies agrandies, et ceux qui ne sont pas des connaisseurs les prendraient pour de belles œuvres d'art. Cependant, les photographies étaient très attrayantes et des milliers et des milliers de personnes les ont visitées aux galeries Grafton de Londres. Ces photographies et autres témoignages de la valeur canadienne au front ont été exposés en France, aux Etats-Unis et en Angleterre, contribuant à annoncer le Canada à un degré remarquable.

L'hon. M. MURPHY: Le bureau des archives de la guerre canadien a-t-il un état indiquant le montant qui a été dépensé?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Le rapport de l'an dernier a déjà été déposé sur le bureau, comme le sera le prochain, aussitôt qu'il sera prêt.

L'hon. M. MURPHY: L'argent en question était de l'argent du Canada, n'est-ce pas?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Non, les recettes sont de personnes qui ont visité les peintures et qui n'étaient pas des Ca-

nadiens. Ainsi, les vues cinématographiques ont été données devant des milliers de personnes d'Angleterre, de France et des Etats-Unis. Elles ont été une grande réclame pour le Canada, montrant notre participation à la guerre. En les voyant, les Américains ont fort admiré notre conduite. Comme je l'ai dit, les recettes ont servi à défrayer les dépenses des peintures et des photographies.

L'hon. M. MURPHY: Si l'on ne s'en était pas servi, les recettes auraient été de l'argent du Canada?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne voudrais pas discuter l'affaire avec mon honorable ami, s'il la considère à un autre point de vue que le mien. Lord Beaverbrook a consacré beaucoup d'énergie au succès de l'entreprise et a réuni une collection dont le pays a raison de se montrer fier. Un jour ou l'autre, ces peintures et photographies arriveront à Ottawa et il faudra un vaste édifice pour les garder.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre a parlé de peintures canadiennes. Voudra-t-il bien nous dire si la collection contient un tableau représentant un Canadien crucifié par les Allemands? La rumeur que cette peinture existe a suscité une vive controverse dans la presse et je désirerais une déclaration du ministre à ce sujet. Si la chose est vraie, fort bien, mais alors elle ne saurait être mise en doute.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je sais ce dont parle mon honorable ami, mais il ne s'agit pas d'une peinture. C'est une statue de bronze de 3 pieds de haut et de 2 pieds de large qui a été encadrée.

Je l'ai vue. J'ai oublié quelle inscription lui a été donnée. Les Allemands ont protesté. Ils ont envoyé un marconigramme d'Allemagne nous reprochant d'avoir exposé cette statue et niant l'exactitude de l'incident. La presse s'est emparée de l'affaire et j'ai donné l'ordre de prendre tous les moyens voulus de s'assurer de l'authenticité des faits. Nous avons réussi à obtenir les témoignages de deux soldats qui ont vu le spectacle et nous avons été mis sur la piste d'autres qui pensaient l'avoir vu. Quoi qu'il en soit, nous avons ces deux témoignages.

L'hon. M. LEMIEUX: Sont-ils irréfutables?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Ce sont les témoignages de soldats qui ont réellement assisté à la scène. L'un est décoré de la Croix-Victoria, et le père de l'autre occupe une position importante à Londres. Alors, après le démenti des Allemands, nous avons publié une déclaration contenant les renseignements que nous avions en ce moment. Je ne crois pas que l'on puisse mettre en doute maintenant cette atrocité des Allemands.

Les archives de guerre canadiennes ont aussi rendu un service splendide par la publication d'un petit journal pour les soldats, appelé le "Daily Record". Aucun doute que vous en avez tous entendu parler Il contenait des nouvelles du Canada et était distribué tous les jours.

Les pertes de la guerre, au 31 mars, étaient:

Tués au combat, 38,767; morts de blessures, 12,355; morts d'autres causes, 4,755; manquant à l'appel, 415; prisonniers de guerre, 22.

Depuis le 31 mars, j'ai acquis la certitude qu'il n'y a plus que dix de ces prisonniers que l'on n'a pu retracer. Ce sont les seuls prisonniers que l'on n'a pu retrouver du très grand nombre de ceux qui étaient en Allemagne.

J'ai fait envoyer un fonctionnaire chargé de recevoir les déclarations des prisonniers de guerre canadiens libérés de l'Allemagne, dans le but de connaître si les récits faits des atrocités commises par les Allemands étaient exacts. Ce fonctionnaire et ses aides ont interrogé la plupart des prisonniers rapatriés, et en parcourant un mémoire qui m'est parvenu, j'ai noté cet extrait d'une déclaration du capitaine Thomas:

Les déclarations orales de ces soldats établissent que des centaines de prisonniers britanniques....

On observera qu'il fait allusion aux prisonniers britanniques, non pas spécialement aux prisonniers canadiens.

....furent tués délibérément et de sang-froid, lorsqu'ils travaillaient en arrière des lignes allemandes, en France—furent affamés au point d'en être réduits à manger des rats, des chats, des taupes, de la viande de cheval infecte, des épluchures de pommes de terre jetés aux vidanges—et ne furent envoyés à l'hôpital qu'à moitié morts. Dans un cas déterminé, un jeune Canadien, dont j'ai pris la déclaration, connaît 117 soldats sur 150 qui furent envoyés par les Allemands dans un autre camp semblable pour que leurs camarades leur donnent des soins, s'ils le pouvaient.

Nous avions, en Allemagne, environ 2,688 autres soldats de tous rangs et 130 officiers, lors de la conclusion de l'armistice, on les a tous rapatriés à l'exception de dix que nous ne pouvons trouver.

L'université Khaki a fait un travail splendide en France comme en Angleterre. Elle a aidé un grand nombre de nos soldats dans leurs études. Je suppose que mes honora-

bles amis ont entendu parler de cette œuvre excellente, aussi je ne chercherai pas à prendre le temps de la Chambre en l'entretenant des détails complets des travaux de cette institution.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien de soldats ont profité de ses cours?

L'hon. sir EDWARD KEMP: De la 1re division, 2,000; de la 2e division, 2,016; de la 3me division, 2,199; de la 4me division, 2,137, soit un grand total de 8,352 soldats qui ont profité de ces cours, en France. Je n'ai pas besoin de traiter du programme d'études. En Angleterre, la fréquentation fut de 11,455 soldats. La fréquentation totale fut de 231,000.

L'hon. M. MURPHY: Ces institutions sont-elles sous la direction de civils ou de soldats?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Sous la direction de professeurs d'universités canadiennes qui ont offert volontairement leurs services. Afin de leur permettre de faire partie de l'armée, nous les avons créés officiers honoraires pour le présent.

L'hon. M. MURPHY: Reçoivent-ils la solde attribuée à leur rang?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne le crois pas. La plus grande partie de l'argent attribué à ce travail a été prélevée au Canada. Ils ont des bibliothèques et un outillage complet pour l'instruction.

M. EULER: A-t-on imposé des conditions aux soldats, à leur entrée à l'université Khaki?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Voulez-vous parler des honoraires?

M. EULER: Non, de leurs aptitudes à suivre ces cours.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je crois qu'ils pouvaient suivre le cours qui leur plaisait. Les règlements n'étaient pas très sévères. Je suis porté à croire que c'est autant de gagné au point de vue de la poursuite d'études semblables, au retour de ces soldats au pays.

M. EULER: Etait-il nécessaire qu'ils aient été des universitaires?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne le crois pas. Bien qu'appelé cours universitaires, j'imagine que quelques sujets d'études étaient réellement élémentaires.

Je ne veux pas terminer mes observations, sans parler du travail magnifique accompli par la société de la Croix Rouge canadienne, le Y.M.C.A. militaire canadien, et les organisations non militaires qui ont fourni l'hospitalité outre-mer. Ces organisations furent: l'association canadienne des contingents de guerre, l'association du confort de l'armée canadienne en campagne, les clubs de la Feuille d'érable—ces clubs ont fourni, à Londres, des lits pour nos soldats qui, faute de cette installation, auraient été forcés de dormir dans les rues, vu la rareté extrême de logement—les cercles de l'ordre des filles de l'empire, le club des officiers canadiens, le club royal d'automobile et l'hôtellerie Saint-Dunstan pour les soldats aveugles. Cette dernière institution doit sa fondation à sir Arthur Pearson, qui est lui-même aveugle. Il a pris soin d'environ 80 soldats canadiens aveugles. Il y a quelques semaines, j'ai visité cet endroit, et malgré l'étonnement où me plonge souvent ce qui se passe dans l'esprit de l'aveugle, tout semblait indiquer, ici, que ces soldats étaient réellement heureux. Ils apprenaient différents métiers. Sir Arthur Pearson est lui-même un homme prodigieux et il a fait un travail splendide pour le Canada grâce à son hôtellerie de Saint-Dunstan.

La démobilisation nous a occasionné quelques embarras. Si les soldats ont été anxieux de retourner au Canada, le plus tôt possible, il a fallu cependant des organisations nombreuses pour préparer ce voyage de retour. Le personnel de l'état-major, dans tous les camps, les cuisiniers et les commis, tout cela absorbe le travail incessant d'une armée d'hommes, et nous avons éprouvé naturellement de la difficulté à convaincre ces hommes de se sacrifier pour le bénéfice des autres.

Il a fallu que nous fassions appel à leur patriotisme pour les engager à faire ce travail pour leurs camarades, bien qu'ils eussent autant de droit que les autres d'être renvoyés dans leurs foyers. Le Canada doit être reconnaissant aux cadres permanents pour les services qu'ils ont rendus relativement au retour des troupes au Canada.

Quand l'armistice a été conclu, nous avions outre-mer 268,000 Canadiens. Nous nous sommes rendu compte aussitôt de la difficulté du problème qui se présentait à nous. Tout le monde comprenait que la guerre était finie, bien que la paix ne fût pas signée. Quand ces soldats se sont enrôlés au Canada, ils avaient un objectif en vue: atteindre l'Allemand et le combattre. Ils étaient pleins d'enthousiasme et faciles à diriger. En réalité ils ont tou-

jours été faciles à diriger et ils le sont encore aujourd'hui. Mais avec la conclusion de l'armistice leur objectif changea. Ils n'avaient plus qu'un désir: celui de regagner leur foyer le plus rapidement possible. Ces hommes qui avaient été retenus, quelques-uns pendant quatre ans, et plus, et qui avaient été sujets à toutes sortes de privations, de souffrances et de sacrifices, étaient las et tristes, loin du foyer. Il était plus difficile de les diriger après l'armistice qu'auparavant. Ils ne cherchaient guère à savoir s'il y avait des navires disponibles ou non, ou combien les sous-marins avaient coulé de vaisseaux; il a fallu que nous renversions les rôles pour ainsi dire. Jusque-là tout fonctionnait à merveille pour le transport des troupes vers les lignes allemandes; maintenant il fallait s'appliquer le mieux possible au transport des troupes au Canada. S'il ne s'était agi que de 5,000 hommes, le problème n'aurait pas été difficile, mais avant de m'embarquer j'ai eu le plaisir de jouir du magnifique spectacle qu'offrait le défilé, dans les rues de Londres, de 12,000 soldats canadiens. Quoi qu'ils marchassent huit par huit, le défilé devant Sa Majesté le roi dura une heure et demie. Vous pouvez vous imaginer ce que peut être une armée de 268,000 hommes. Néanmoins nous avons essayé de faire de notre mieux. La démobilisation est survenue à l'automne, juste avant l'hiver. J'ai entendu dire que vous aviez eu l'hiver le moins rigoureux que le Canada ait jamais eu; mais les habitants d'Angleterre de France et de Belgique, disent que l'hiver dernier a été le plus désagréable, qu'ils aient jamais connu: très froid, beaucoup de pluie et pas de soleil. Il s'écoulait parfois un mois sans que l'on vît le soleil briller en Angleterre. C'est dans ces conditions que nous avions à loger et à prendre soin de tous ces soldats. Plus que cela, le combustible vint à manquer après l'arrivée du froid, et il fallut que nous fournissions aux troupes des couvertures supplémentaires. Toutefois je suis heureux de pouvoir dire que le rapatriement de nos soldats s'est effectué comme il faut.

Quelques mois avant la signature de l'armistice, j'avais formé un comité chargé d'étudier les moyens d'effectuer la démobilisation de nos troupes quand la lutte prendrait fin. Le travail de ce comité fut d'un grand secours quand l'armistice arriva finalement. Le premier ministre a dit, cet après-midi, que certaines personnes pensaient que cela prendrait deux ans pour ramener tous les soldats au pays, étant donné le nombre de vaisseaux qui avaient été coulés par les sous-marins et l'énorme demande de tonnage. J'ai entendu des gens dire qu'il faudrait trois ans pour rapatrier nos troupes en raison des circonstances existantes. Je suis heureux de dire que si le traité de paix n'est pas signé dans un avenir très rapproché, tous nos soldats seront de retour avant la conclusion de la paix. A la fin de ce mois-ci, il restera en Angleterre environ 80,000 soldats canadiens. Presque toutes nos troupes ont quitté la France. Celles qui avaient été envoyées au Rhin sont revenues en Belgique quelque temps avant d'être ramenées en Angleterre. Le dernier rapport que j'ai reçu, et qui date du 19 mars, dit qu'à cette époque là il y avait 4,516 hommes de troupes canadiennes en France.

M. PEDLOW: Est-ce que cela comprend les Canadiens qui sont dans le service impérial en France?

L'hon. sir EDWARD KEMP: Seulement ceux de notre propre armée. Ils étaient répartis comme suit: Trois hôpitaux, 1,000; Etaples et Rouen, 600; compagnies de pionniers, 1,300; préposés aux inhumations, 1,000; sous traitement dans les hôpitaux, 616. Je pense que maintenant, presque tous ces soldats sont en Angleterre.

Depuis l'armistice nous avons transporté de France en Angleterre 140,000 hommes de troupes. A la fin de mai nous en aurons embarqué 185,216 à destination du Canada. Nous espérons que les 80,000 Canadiens qui seront en Angleterre à la fin de mai seront pour ainsi dire tous de retour ici à la fin de juillet, quoi qu'il y en ait quelques-uns qui resteront après cette date.

La question du transport maritime a été extrêmement difficile. J'insiste d'autant plus sur ce point que j'ai eu quelques entrevues mouvementées avec les autorités impériales à ce sujet. Pour le transport des troupes canadiennes d'Angleterre ici, il s'agissait de déterminer si les Canadiens devaient avoir la priorité sur les troupes américaines, et dans ce cas jusqu'à quel point.

Il existe d'intimes relations entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis et il est utile qu'il en soit ainsi; mais je jugeais nécessaire d'établir en principe que les troupes canadiennes devaient avoir priorité, sur les troupes américaines, et je réussis à faire consacrer ce principe. Nous avons au service du Canada tous les puissants paquebots canadiens et ceux qui naviguent sur l'Atlantique-Nord dont le port d'attache de

ce côté-ci de l'océan est aux Etats-Unis. Si tout va bien, et à moins d'accident, nous aurons ramené au Canada, au cours du mois de mai, 52,000 soldats canadiens.

Les Américains ramèneront sans doute un bon nombre de soldats ce mois-ci; mais ils ne pourront en rapatrier plus de 5,000 sur les navires britanniques. Je pensais que je pourrais terminer mes observations avant six heures; mais comme il me reste encore quelque chose à dire qui pourrait intéresser la Chambre, je terminerai, à la reprise de la séance, à huit heures si les députés veulent bien me prêter leur attention.

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

Reprise de la séance.

L'hon. sir EDWARD KEMP (ministre des Forces d'outre-mer): A la suspension de la séance à six heures, je traitais la question de démobilisation, dans la mesure où elle intéresse nos troupes canadiennes en Angleterre. En dépit de l'intempérie de la saison, nous avons réussi à faire diversion à la monotonie de l'existence des troupes, au moyen de sports et d'exercices, bref, en employant tous les moyens possibles pour leur faire passer le temps agréablement et avec profit. A cette pénible étape de la vie militaire, la conduite des Canadiens a été excellente, et j'ose dire, meilleure que celle des autres forces britanniques. S'il y a eu des écarts, chose inévitable dans un nombreux corps d'armée, ces fautes ont eu plus de publicité qu'on en a donné à des faits du même genre parmi les soldats britanniques en Grande-Bretagne ou en France. Pour ceux qui sont au courant de la situation existant en France ou en Angleterre depuis la signature de l'armistice, il est amusant de lire dans les journaux de la Grande-Bretagne ou au Canada, ce dont on accuse le soldat canadien. A mon avis, il n'y a pas de troupes dans tout l'empire britannique dont la conduite puisse avantageusement soutenir la comparaison avec celle des soldats canadiens.

Je ne serais nullement autorisé à critiquer la conduite de la grande majorité de nos soldats. Absents de leurs foyers depuis plusieurs années, brûlant du désir de se rapatrier, il n'est pas étonnant que durant les moments d'attente, ils aient commis quelques fautes et se soient livrés à certains désordres; on devait s'y attendre. Ces écarts, toutefois, n'ont été ni pires ni même aussi graves que ce qui est arrivé dans d'autres corps d'armée. Je ne me crois pas autorisé à dire toute ma pensée ici à cet égard, d'autant plus qu'on a soustrait à la connaissance du public certains renseignements et certaines nouvelles touchant la conduite des troupes britanniques, encore qu'on ait donné une publicité mondiale à certains incidents survenus parmi les troupes canadiennes.

Le ministre de la Milice a peut-être déjà éclairé cette Chambre sur le mode de démobilisation. Il existe deux systèmes, se côtoyant, pour ainsi dire, qui rendent la démobilisation plus difficile que s'il n'en existait qu'un seul. C'est là, toutefois, chose inévitable. D'abord, les soldats en France et en Grande-Bretagne, à part le corps canadien et la brigade de cavalerie canadienne —c'est-à-dire, le service forestier, les troupes de chemin de fer et les unités des services de l'arrière—sont démobilisés d'après la longueur du service, ceux qui ont servi le plus longtemps étant démobilisés les premiers. On les choisit dans divers camps suivant la longueur du service, et on les envoie à un camp qui est divisé en sections correspondant aux divers districts militaires du Canada. Les soldats sont distribués suivant les centres de démobilisation où ils seront licenciés en Canada; tous leurs papiers et documents sont préparés avant l'embarquement, en sorte qu'à leur arrivée au chef-lieu du centre de démobilisation au Canada, ils sont prêts à être démobilisés sans retard. En conséquence, lorsqu'un soldat arrive au Canada au poste de dissolution le plus proche de chez lui ou bien du point où il veut se rendre, il reçoit immédiatement la libération et rentre dans la vie civile.

Le deuxième système s'applique aux troupes faisant partie du corps d'armée canadien et de la brigade de cavalerie qu'on a démobilisées en bloc et renvoyées au Canada dans les corps où ils avaient servi durant la guerre.

Un camp spécial de concentration a été établi en Angleterre pour ces troupes du corps d'armée canadien, et le système suivi pour trier les soldats et les munir de leurs papiers a été, sauf certaines modifications, celui-là même que j'ai déjà décrit.

Je me suis attardé quelque peu sur la situation maritime. Les déceptions et les embarras de la situation maritime ne sont que trop réels et pénibles.

On a parlé quelquefois de l'encombrement des navires à Halifax et l'on m'en a demandé la cause. La réponse est très simple. Nous devons prendre les navires qui sont disponibles et si, immédiatement après qu'un navire vient de partir pour le Canada avec quatre ou cinq mille hommes à bord,

on nous dit qu'un autre navire est prêt à partir et traversera l'Atlantique avec à peu près la même vitesse, nous ne pouvons pas refuser ce second navire ou il serait utilisé par les Américains. C'est pour ce motif que, dans certaines circonstances, l'encombrement des navires de ce côté de l'Atlantique a été absolument inévitable. Il y a en outre une autre raison, c'est que le départ d'un navire est souvent retardé d'un ou deux jours et quelquefois d'une ou deux semaines Il s'est présenté des occasions où nous avons été avisés qu'un navire partirait un certain jour, tous les documents et les archives devaient être préparés pour un certain nombre d'hommes qui devaient prendre place à bord et quand ils étaient sur le point de prendre le train un jour avant le départ du bateau, nous étions avisés que le navire ne pouvait pas partir et qu'il pourrait être retardé d'une semaine. De plus, en ce moment les navires sont assez fatigués et surtout au dernier moment il faut les envoyer au bassin de radoub. Il y a eu aussi beaucoup de grèves dans les docks en Angleterre. Le capitaine du navire sur lequel je suis revenu m'a dit qu'il y avait environ six différentes organisations ouvrières et qu'une grève dans l'une d'elle empêchait le départ d'un navire.

La Chambre peut se faire quelque idée des difficultés que nous avons rencontrées quand je lui dirai que la liste nominale pour un navire qui transporte de trois à cinq mille hommes comporte une somme énorme de travail. J'ai en main la copie d'une liste nominale d'un certain départ—un petit—le nombre des hommes n'étant que de 460. Un de mes officiers vint un jour dans mon bureau avec un monceau de documents de ce genre qui contenaient les noms de tous les soldats compris dans cette liste nominale. Il me dit: "Il y a 460 noms et vous pouvez voir ce que cela ferait dans le cas d'un navire transportant 5,000 hommes, surtout quand le départ d'un pareil navire est supprimé; dans ce cas nous devons prendre la plume ou le crayon et rayer les noms et refaire toute la liste pour le départ."

J'ai aussi parlé brièvement de la rareté des navires et en plus de ce que j'ai dit avant l'ajournement je voudrais ajouter encore ceci: Le Canada n'est pas le seul pays dans lequel il faut renvoyer des soldats. Il y a l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Sud-Africain et il y a aussi un mouvement de troupes d'Egypte aux Indes et de troupes qui reviennent de la Mésopotamie, de la Palestine et de la Méditerranée, pendant qu'un grand nombre de soldats retournent aux Etats-Unis. Dans ces circonstances je peux avec raison appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur ce qui a été accompli pour rapatrier l'armée canadienne, surtout quand on tient compte de la rareté des navires par suite de la guerre sous-marine et de la demande extraordinaire de bateaux qui existe en ce moment. Le programme préparé par les autorités du Canada à propos du nombre de troupes qu'on pourrait rapatrier, prévoyait 20,000 pour décembre et janvier, 30,000 pour février, mars et avril, 40,000 pour le mois de mai et 45,000 un mois après. Je présume qu'on avait considéré que décembre et janvier étant des mois d'hiver et par suite de l'incertitude de l'hiver que nous aurions et de la crainte d'un encombrement des chemins de fer par les tempêtes d'hiver, qu'il ne serait pas prudent de rapatrier plus que le nombre prévu pour ces mois. Il était très facile de se procurer des navires à cette époque parce que les autres pays et les autres dominions n'étaient pas aussi avancés que nous dans leurs travaux de démobilisation. Nous avons suivi le programme pour ces deux mois et dans le mois de février le nombre avait été fixé à 30,000. Nous avons expédié un nombre considérable d'hommes dans le courant du mois, mais il y a eu une diminution due principalement aux grèves et jusqu'à un certain point au fait que nous avons refusé d'accepter des navires pour le transport des troupes parce que nous considérions qu'ils n'étaient pas suffisamment équipés pour le rapatriement des soldats en hiver sur l'Atlantique-Nord en raison de l'insuffisance de chauffage et de lavabos et de la mauvaise ventilation. Nous avons dû rejeter ces navires, mais nous avons rattrapé la différence. Si l'on empêche l'embarquement de 3,000 hommes sur un navire cela interrompt tout le système, parce que les hommes étaient tous dirigés vers les ports d'embarquement et quelquefois il était nécessaire d'arrêter le mouvement des troupes jusqu'en Belgique pour faire face à la situation causée par la pénurie de navires. Mais en mars, nous avons regagné plus que nous avions perdu en février. Nous découvrîmes que les autorités au Canada pouvaient se charger de plus de 30,000 par mois et nous avons expédié environ 42,000 hommes dans le mois de mars. En avril, il y eut encore de longues grèves en Angleterre et notre nombre ne fut pas atteint. Mais dans le mois de mai nous avons plus que regagné la différence en expédiant 52,000. En somme, nous nous sommes conformés au programme et en moyenne nous l'avons dépassé.

Nous avions pensé qu'après l'ouverture de la navigation, les troupes canadiennes pourraient être rapatriées avec célérité ; cependant, après un examen attentif de la situation, nous nous sommes rendu compte que s'il fallait utiliser les navires en état de remonter le Saint-Laurent, nous ne pourrions guère rapatrier mensuellement plus de 10,000 à 15,000 soldats par cette voie.

En tenant compte des "familles des militaires"—c'est-à-dire les femmes et les enfants des soldats—sans compter les passagers civils qu'il faut ramener à chaque voyage, nous avons constaté qu'il ne serait guère possible de ramener au pays plus de 10,000 ou 15,000 soldats par mois. Le rapatriement se fera donc surtout par la voie du port d'Halifax, même pendant l'été, car ce port est en état de recevoir les plus gros transatlantiques. De plus, ces gros navires se rendent ensuite à New-York où ils prennent des cargaisons et des passagers à destination des Iles-Britanniques. J'appellerai l'attention de la Chambre sur un certain avis publié par les journaux et qui met bien en lumière les mesures que nous avons prises, afin de sauvegarder les intérêts de nos soldats rapatriés; de fait, nous avons toujours fait les plus grands efforts, afin de leur procurer tout le confort possible pour le coucher, les repas, etc., à bord des navires. La dépêche à laquelle je fais allusion est ainsi conçue:

L'un des dix transports qui devaient arriver hier soir et ramenant plus de 26,000 vétérans américains, le "Leviathan", avait un total de 14,416 passagers à son bord lorsqu'il a accosté à son quai à Hoboken, dont 12,274 soldats.

Le reste des passagers comprenait les officiers et les membres de l'équipage.

Afin de loger convenablement ce nombre sans précédent de passagers, les soldats n'ont fait que deux repas par jour, mais personne ne s'est plaint du régime.

Les autorités canadiennes, toutefois, n'ont pas cru convenable d'entasser nos soldats dans les navires comme l'ont fait certains pays alliés, afin de les rapatrier un peu plus tôt. Nous n'encombrons pas les navires comme quelques-uns de nos alliés le font. L'extrait que j'ai cité tout à l'heure, je le présume, donne une description exacte de la façon dont les choses se sont passées à bord du "Vaterland", qui est connu aujourd'hui sous le nom du "Leviathan" et qui était l'un des plus gros transatlantique de l'ancienne marine marchande de l'Allemagne. On constate donc que les soldats américains à bord de ce navire n'ont fait que deux repas par jour, parce que l'installation ne permettait pas de faire mieux. Or, je suis au courant de faits que ne mentionne pas l'article en question.

Les soldats rapatriés de certains pays alliés ont été obligés de dormir à tour de rôle pendant huit heures à bord de quelques navires, parce qu'il n'y avait pas assez de lits pour tous. En ce qui a trait aux troupes canadiennes d'un autre côté, nous avons toujours pris des mesures pour que les soldats eussent tout le confort possible, de sorte que tous fussent en mesure de se coucher la nuit au lieu de dormir à tour de rôle. A bord de ces navires, il se trouve toujours un certain nombre de hamacs, qui sont plus ou moins confortables et nous essayons de remédier à cette situation autant que faire se peut.

Quant à la question des repas, c'est une question des plus importantes. Il existe des règlements à bord des navires; or, nos soldats, au lieu de faire deux seuls repas par jour comme leurs camarades de l'armée américaine, font pour ainsi dire quatre repas par jour. En sus des trois repas réguliers, ils font une collation substantielle avant de se mettre au lit afin de les prémunir contre les misères de la traversée. J'ai déjà cité quelques chiffres, mais je crois bien faire en les répétant encore une fois. A l'époque de la signature de l'armistice, nous avions 140,000 sodats canadiens en France et tous pour ainsi dire, ont été ramenés en Angleterre à l'heure qu'il est.

Des 268,000 soldats canadiens rendus outre-mer lors de la signature de l'armistice, pas moins de 185,216 auront été ramenés au pays à la fin du présent mois. Il restera donc encore en chiffres ronds 80,000 soldats à rapatrier; or, à moins de circonstances imprévues, tous ou presque tous seront ramenés ici au cours des mois de juin et de juillet. Après cette date, il restera encore quelques services à rapatrier, mais je ne suis pas en mesure de fournir des chiffres exacts à ce sujet, vu qu'il y a toujours un certain nombre de soldats qui sont libérés du service en Angleterre, sous le régime de la politique que nous avons inaugurée.

Au cours de mes remarques cet après-midi, j'ai oublié de faire allusion à une question que presque tous nos collègues connaissent par expérience personnelle: Je veux parler des congés par faveur spéciale. Les questions de cette nature ont été les plus difficiles et des plus pénibles que les autorités d'outre-mer ainsi que les commandants de bataillons et les autres officiers aient eues à régler là-bas. Je l'ai fait

observer cet après-midi, au début de la guerre, personne ne croyait que les hostilités se prolongeraient pendant plusieurs années, et les parents des soldats canadiens étaient bien loin de prévoir que des années s'écouleraient avant de revoir leurs enfants. Des événements de toutes sortes se produisent au sein d'une famille dans un espace de trois ou quatre ans. Ils sont nombreux les appels déchirants et navrants que nous avons reçus de la part des parents des soldats; il devint donc nécessaire d'adopter une politique à ce sujet et de la mettre en vigueur avec toute la justice possible. Il fallait également répondre d'une façon sympathique et fournir des explications dans chaque cas de cette nature. J'ai reçu, à mon bureau à Londres, la visite de pauvres parents, qui avaient entrepris ce long voyage pour venir m'exposer de vive voix les raisons à l'appui de leur demande pour la libération et le rapatriement immédiat de leur fils, sans autres formalités.

Une telle situation est très pénible parce que l'affaire se complique du sentiment paternel, et il y a toujours des circonstances affligeantes qui l'accompagnent. Je me suis efforcé de donner suite à la politique élaborée à cet égard de la manière la plus juste et la plus raisonnable que possible pour tous les intéressés dans les circonstances difficiles qui se sont produites.

Je désirerais discuter un moment une autre affaire importante qui nous a occasionné beaucoup de travail en Angleterre, travail apparemment inutile, c'est-à-dire la constitution des dossiers militaires. Une fois la démobilisation commencée sur une grande échelle, il a fallu, sur les lieux où elle s'effectuait, avoir un dossier complet du soldat qui retourne à la vie civile, précautions devenues nécessaires pour les pensions et la gratification du service de guerre, et beaucoup d'autres objets. Au départ d'un soldat, cette opération n'avait pas sa raison d'être, pour une grande partie au moins; mais, avant qu'il pût revenir au Canada—à moins qu'il dût être démobilisé en Angleterre, comme la chose a eu lieu dans certains cas—le travail à exécuter outre-mer était, j'en peux assurer la Chambre, très considérable. Les seules pièces que le soldat avait à prendre avec lui en partant du Canada étaient les suivantes:

1. Acte d'engagement et particularités du recrutement. (Fait lors de l'engagement).
2. Formules pour blessures. (Donnant tous les détails du service au front).
3. Feuilles de santé. (Tenues à date depuis l'enrôlement).
4. Feuilles de conduite au front (Donnant les détails de tous "crimes" ou punitions).
5. Livret de solde. (Toujours porté par le soldat).

Nous n'étions pas seulement tenus à rassortir les hommes avant de pouvoir les renvoyer au Canada par unités, répondant aux arrondissements auxquels le soldat désirait se rendre, mais nous avions encore à établir ces dossiers dont j'ai parlé. La procédure à suivre dans la circonstance a été établie au Canada, et elle était sans doute nécessaire. J'ai idée que, si l'armistice eût été moins soudain, avec une démobilisation moins pressée, nous aurions pu simplifier la constitution des dossiers individuels; mais, nous étions au beau milieu de la démobilisation et le temps manquait pour une discussion de la chose entre le ministre de la Milice et moi et les fonctionnaires à nos ordres dans les deux cas. Nous avions donc à procéder à l'exécution de cette tâche quelque peu lourde. La procédure établie par le Canada comprenait la préparation outre-mer des dix pièces qui suivent, à part celles qui existaient déjà.

Procès-verbal du bureau médical définitif (indiquant l'état de santé du soldat immédiatement avant la démobilisation).
2. Certificat d'un dentiste (indiquant l'état dentaire).
3. Procès-verbal lors de la libération (une enveloppe pour toutes les pièces, avec endos des raisons de la libération et d'une reconnaissance par le soldat du reçu d'un certificat de libération).
4. Certificat de libération (enfermé dans une enveloppe spéciale, à signer au Canada est remise au soldat).
5. Copies du certificat de libération (retenues pour l'enregistrement).
6. Certificat de dispersion (en triple—détails sur l'adresse du soldat après démobilisation, où il veut que soit envoyée sa gratification de guerre, etc.).
7. Etat des effets d'équipement et d'habillement (Reçu par le soldat pour tous les effets d'habillement et d'équipement emporté au Canada).
8. Certificat de la dernière solde (indiquant l'état de compte de la solde du combattant jusqu'à la fin du mois courant).
9. Double du certificat de la dernière solde.
10. Formules pour gratification du service de guerre (déclaration par le soldat des faits essentiels requis pour les fins de cette gratification).

Tout cela est à part des pièces et documents dont le soldat devait être muni en partant du Canada pour outre-mer. Deux de ces documents dont je vous ai parlé devaient être faits en double et deux en triple. Il peut y avoir eu, en outre, une accumulation outre-mer de divers documents dont le nombre s'élèverait à une vingtaine sur les points qui suivent:

Feuilles de conduite au régiment et dans la compagnie.
Détails sur la famille.

Détails sur le mariage.
Certificats des progrès accomplis.
Etat de services des "warrant officers" et des sous-officiers.
Extrait de naissance.
Procès-verbaux des cours d'enquête.

J'ose croire que le Canada possède peut-être, à cet égard, le système le plus complet de tous les Alliés et, quoique sans doute nous eussions pu, comme je l'ai dit, simplifier les choses si nous en avions eu le temps, les occasions de le faire nous ont manqué. Pour donner à la Chambre une idée du temps qu'il faut pour mener à bonne fin cette opération, j'ai fait faire un calcul et j'ai découvert que, si le travail relatif à tout le corps d'armée devait être exécuté par un seul homme occupé huit heures par jour, il devrait s'y employer pendant soixante et huit ans. Cela ne comprendrait pas le temps nécessaire pour une préparation complète des certificats de dernière solde, ni pour un règlement des comptes, ce qui doublerait le travail. Cela ne comprend pas non plus le temps employé à réunir les hommes pour la parade, ni le temps employé à la revue, pour l'enregistrement du nom et de tous les détails régimentaires. Cela aussi doublerait le temps.

Tenant compte des 268,000 soldats canadiens outre-mer lors de l'armistice, il y aurait à répondre en double et en triple à 1,710,357 questions et le nombre des signatures voulues seraient de 2,219,512.

Il était donc nécessaire de maintenir en Angleterre, pour faire ce travail, un personnel régulier de fonctionnaires et de commis. Ces hommes avaient tout autant droit de revenir au Canada, que les soldats pour qui ils travaillent, et l'on comprendra que c'était là toute une tâche. Qu'il me soit permis de rendre hommage à ces braves qui sont demeurés en Angleterre et ont fait ce travail, afin d'assurer à leurs camarades leur retour au Canada. Ils n'ont pas reçu, pour cela, de solde supplémentaire, ils ont tout simplement obéi à l'esprit de patriotisme, ces commis, ces cuisiniers et ces aides de tous grades, en s'acquittant fidèlement de leur devoir, c'est-à-dire en entretenant les camps et en remplissant avec exactitude toutes les fonctions que cette tâche représente.

Quelques mots, maintenant, du personnel des bureaux militaires, à Londres. La nomination d'un ministre d'outre-mer constituait une innovation. Pour le moment, je n'exprimerai pas d'opinion sur la question de savoir si elle était opportune; c'est le premier ministre qui l'a inscrite à son programme, parce qu'il a pensé, sans doute, qu'il convenait d'attribuer à quelqu'un en particulier la responsabilité de ces terribles devoirs, et que nous soulagerions certains fonctionnaires d'Ottawa en les remplissant à leur place. Cependant, celui qui a été désigné pour les remplir a dû s'armer de courage. Le Gouvernement lui a délégué ses pouvoirs au sujet de l'administration de notre armée d'outre-mer, c'est lui qui était au blanc, qui avait à résoudre toutes les difficultés, à tenir compte des aspirations de tous les officiers et à satisfaire, autant que possible, les ambitions de quelques-uns, et j'avoue qu'il n'y a pas toujours réussi. Il lui arrivait, parfois, après avoir passé la journée à chercher la solution de tant de questions diverses qui se présentaient, de penser que, la guerre étant enfin terminée, il ne lui resterait plus un seul ami au Canada. Pour le Gouvernement, le tribunal d'appel en dernier ressort, au sujet du service outre-mer, c'était le ministre. Il m'eût été impossible de m'acquitter de la tâche que j'avais entreprise, si je n'avais eu l'avantage de compter sur des hommes habiles, sur des Canadiens laborieux et distingués comme ceux que j'avais avec moi pour m'aider, je veux parler du personnel des bureaux de l'état-major, qui a fait ce travail à Londres, pour le Canada. A l'exception de quelques-uns, tous ces hommes-là avaient fait du service actif en France et en Belgique, ils étaient au fait de toutes les exigences, ils étaient indispensables au bon fonctionnement du service au front. Pour appartenir à ce personnel, il fallait avoir servi au moins six mois au front et, comme je l'ai déclaré cet après-midi, il y avait toujours des officiers des bureaux qui me priaient de les renvoyer au front. Leur tâche leur était désagréable, leurs heures étaient longues, ils travaillaient souvent tous les jours de la semaine et ils faisaient leur travail dans les circonstances les plus répugnantes et les plus difficiles. Ils m'ont aidé dans une si large mesure que l'efficacité de leurs services ne saurait manquer d'être reconnue par le peuple canadien. Je me permettrai de citer les noms de quelques-uns des principaux officiers des bureaux de Londres qui se sont particulièrement distingués dans l'exécution de cette tâche.

Le premier sous-ministre des Forces canadiennes d'outre-mer, ce fut le colonel Walter Gow, de Toronto, bien connu non seulement au barreau, mais parmi les hommes d'affaires du Canada, et dans plusieurs parties du monde. Notre pays peut se compter heureux d'avoir bénéficié des services

d'un homme comme celui-là. Epuisé par le surmenage que lui imposait l'exercice de ses fonctions, il fut remplacé à certains intervalles par le colonel G. S. Harrington, fils d'un avocat et lui-même avocat de la Nouvelle-Ecosse. Celui-ci sut si bien se mettre au fait de tous les détails de la besogne, que lorsque le colonel Gow se retira, il se trouva en état de le remplacer définitivement comme sous-ministre, et je le nommai à ce poste.

Le lieutenant-colonel T. Gibson, décoré de l'ordre du Service distingué, et autrefois associé de mon honorable collègue le président du conseil privé, puis intéressé dans les industries du Sault-Sainte-Marie, possédait aussi une profonde expérience des affaires et était un avocat de renom. Ayant achevé son service en France, il était sur le point de revenir au Canada, mais à son passage à Londres, je le priai de rester là, afin d'aider à l'expédition de la besogne des bureaux. Il y consentit et je le nommai sous-ministre adjoint.

Ses services ont aussi été d'un très grand prix.

Le major L. P. Sherwood est secrétaire du conseil militaire de la force expéditionnaire. Il est fils de sir Percy Sherwood, de cette ville où il est bien connu, naturellement.

Le colonel W. R. Ward, le chef de la comptabilité, est membre de l'armée permanente du Canada, et il a toujours été considéré comme un excellent officier.

Le lieutenant-général sir Richard Turner, V.C., D.S.O., est un homme d'une très grande réputation et d'une intégrité parfaite. Il a mérité la croix de Victoria et la décoration de l'ordre des services signalés dans le Sud-Africain, pendant sa jeunesse, et ceux qui ont servi sous lui là-bas ne tarissent pas d'éloges au sujet de sa bravoure. Il a aussi fait preuve d'une grande valeur sur les champs de bataille pendant la présente guerre, à titre de commandant de la 2e division canadienne. Lors de la création du ministère des Forces expéditionnaires, il a été rappelé à Londres où il est à la tête de l'état-major général. Il est aimé des soldats et il a toujours passé pour très brave.

Le major W. Nickle, M.C., est aide-de-camp du général Turner. Le major Nickle a mérité la Croix militaire sur le théâtre de la guerre. Il est fils du représentant de Kingston.

Le lieutenant-colonel C. M. Edwards, D. S.O., est natif d'Ottawa où il est avantageusement connu. Il est officier de l'état-major général.

Le lieutenant-colonel H. G. Mayes, M.B. E., était notre directeur de culture physique, et ses titres ont été si hautement appréciés que le gouvernement anglais nous a priés de le lui prêter; nous nous sommes rendus à son désir.

Le brigadier général D. M. Hogarth, C. M.G., D.S.O., est quartier-maître général. Si les membres de la Chambre prennent la peine d'examiner le rapport du service auquel il préside, ils verront les beaux résultats de ses efforts et de ceux de ses subalternes pendant nos négociations avec le gouvernement belge et le gouvernement impérial, au sujet de la vente des chevaux. Ils constateront aussi que le Canada a économisé de grosses sommes d'argent, grâce à sa connaissance approfondie des affaires.

Le colonel K. C. Folger, D.S.O., est adjoint du quartier-maître général. Quiconque connait cette partie-là du pays dirait qu'il est originaire de Kingston—et c'est le cas. Avant son départ pour l'Europe, il faisait partie de l'état-major permanent. C'est un officier très habile.

Le lieutenant-colonel E. C. Duffin, O.B. E., est aussi dans la division du quartier-maître général. Il possède d'excellentes aptitudes pour les affaires et il a obtenu de beaux résultats dans le rapatriement des soldats canadiens.

Le lieutenant-colonel S. M. Bosworth, a assisté le quartier-maître général pour l'embarquement des troupes et la répartition de l'espace. Il est chargé du transport sur mer et sur terre, sous la direction du quartier-maître général. Il est fils du président de la Canadian Pacific Ocean Services.

Le colonel T. A. Simson, C.M.G., D.S.O., est officier dans la troupe permanente, et après de brillants services sur le théâtre de la guerre, on l'a fait revenir pour lui confier le poste de directeur du service des subsistances et du transport.

Le lieutenant-colonel C. M. Ruttan, D.S. O., est de Winnipeg, comme son nom l'indique, c'est un fonctionnaire très capable du service des subsistances.

Le major général P. E. Thacker, C.M.G., D.S.O., est adjudant général; les éloges que je pourrais faire de lui se concevront aisément lorsqu'on se rendra compte de l'aisance de la démobilisation. Avec le concours de ses subalternes, il avait à exécuter le plan de démobilisation en Europe.

Le colonel F. S. Morrison, D.S.O., qui fait aussi partie de la troupe permanente, est sous-adjudant général, et ses deux aides sont

le lieutenant-colonel E. W. Pope, fils de sir Joseph Pope, d'Ottawa, et le lieutenant-colonel G. H. Cassels, fils de M. le juge Cassels, de la cour d'échiquier.

Le colonel A. L. Hamilton, C.M.G., directeur des archives d'outre-mer, est l'auteur du système de classement des documents et des archives. Ayant été gérant de l'une de nos banques canadiennes, il a conçu le projet d'un bureau central pour le dépôt des documents dans chacune des différentes zones. Grâce à ce système, nous avons mis de l'ordre dans ce qui menaçait un jour de tourner en confusion, si les opérations de la démobilisation n'avaient pas été régularisées et perfectionnées.

Le major Hume Blake, petit-fils du regretté Edward Blake, est sous-adjoint de l'adjudant général.

Le major général G. L. Foster, C.B., est directeur général des services de santé. Il occupait un rang distingué à la ligne de feu où il avait charge du service médical de l'armée canadienne. On l'a fait revenir pour lui confier ce poste au quartier-général. Le sous-directeur-général des services de santé est le brigadier général H. S. Birkett, C.M.G., doyen de la faculté de médecine de l'université McGill, de Montréal, et bien connu dans tout le pays.

Le payeur général est le brigadier J.-G. Ross, C.M.G., membre d'une société bien connue de comptables experts établie à Montréal.

Le vérificateur général des comptes est le colonel honoraire L.-A. Dowie. C'est un excellent comptable expert, qui s'est mis au service de son pays pendant la guerre.

Le commissaire général du gouvernement est le colonel R.-M. Dennistoun, C.B.E., juge de la cour d'appel au Manitoba. Il s'occupe actuellement à Londres de régler différentes questions relatives à la démobilisation définitive des troupes canadiennes.

Le major général A. McDougall, C.B., le brigadier général B.-R. Hepburn, C.M.G., et le colonel G.-V. White, C.B.E., ont organisé les travaux du génie forestier en France et en Angleterre, dont j'ai eu l'occasion de parler cet après-midi.

Le lieutenant-colonel G.-S. Robertson, un avocat de la Nouvelle-Ecosse, a la direction du services des successions, où l'on a enregistré environ trois cent mille testaments de soldats.

J'ai cité rapidement ces noms, afin que la Chambre sache quel personnel nous avons à nos bureaux militaires de Londres. Je n'ajouterai qu'un commentaire: s'il s'agissait de gérer une entreprise où j'aurais des intérêts, je m'estimerais privilégié de pouvoir m'assurer les services d'hommes aussi intelligents, aussi capables et aussi distingués que ceux-ci. Ce sont pour la plupart des soldats qui occupaient antérieurement un emploi civil, et ils se trouvent à avoir pratiquement sacrifié—j'en parle en connaissance de cause—leur clientèle, que ce soit en droit, en médecine ou en affaires. Plusieurs d'entre eux sont d'âge moyen, et à leur retour ils auront du mal à refaire leur vie. Depuis la signature de l'armistice, ils m'ont prié à maintes reprises de leur permettre de rentrer au foyer. Je leur ai chaque fois posé cette question: voulez-vous me laisser seul en face du problème de la démobilisation? Il ne s'agit pas de travailler pour un individu, pour une corporation, ou même pour un gouvernement, mais de servir le pays que vous vous aimez, le meilleur pays au monde. Et invariablement ils m'ont répondu: Nous resterons à la tâche, quelles que soient pour nous les conséquences, jusqu'à ce que tous les soldats soient rentrés au pays. Le peuple canadien reconnaîtra, j'en suis sûr, les sacrifices auxquels ces messieurs ont consenti pour servir leur pays, et l'heure venue le témoignage de gratitude qu'ils ont mérité leur sera rendu de quelque façon.

Pour avoir mentionné à la hâte le personnel attaché aux quartiers généraux de Londres, je ne voudrais pas, certes, ignorer ou oublier les admirables officiers qui ont été employés en France et dans notre armée. On ne saura jamais suffisamment apprécier les services qu'ils ont si noblement rendus au Canada tant dans l'armée canadienne que dans d'autres fonctions en dehors de l'armée. Ils ne seront pas retenus outre-mer aussi longtemps que le personnel des quartiers généraux, mais je répète qu'ils ont magnifiquement servi leur pays. Malheureusement, leur nombre est si grand que je ne saurais, en cette circonstance, prendre le temps de la Chambre pour faire mention de chacun d'entre eux.

Afin de pratiquer l'économie, nous nous sommes efforcés de réduire le personnel dans toute la mesure où l'efficacité du service n'avait pas à en souffrir. Aux départements du général en chef, de l'aide-major général, du quartier-maître général, et du sous-secrétaire de la milice, le nombre des officiers, sous-officiers et soldats, a diminué à mesure que nous réussissions à systématiser le travail et à perfectionner l'organisation, conformément au but que nous avons toujours poursuivi en profitant de l'expérience acquise. Au 1er décembre 1916, ces

départements comptaient 134 officiers, et 566 sous-officiers et soldats. Le 11 novembre 1918, le personnel avait été réduit à 61 sous-officiers et 379 soldats, bien que la somme de travail eût quelque peu augmenté.

Je crois que tout ceci se passe de commentaire. Cette cause me tient à cœur, et je désire affirmer à cette Chambre et au peuple canadien que ceux qui ont fait du service en France et aux quartiers généraux de Londres sont parmi les hommes les plus dévoués et les plus honnêtes, et ils ont servi leur pays en s'inspirant du plus pur patriotisme.

Je suis de ceux qui croient, monsieur l'Orateur, que le Canada a un grave problème d'après-guerre à solutionner, et qu'il faudra y apporter de la patience et de la confiance mutuelle. Les soldats qui reviennent auront naturellement de la difficulté à s'accoutumer aux conditions normales de la paix et à reprendre un emploi ordinaire dans la vie civile, eux qui pendant toutes ces années ont mené une existence si différente. Il faut aussi tenir compte de l'anxiété qu'ils éprouvent en face des obstacles qu'ils ont à surmonter pour s'assurer un gagne-pain et faire vivre leur famille. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas un mot de reproche à adresser à ces soldats. Je me suis mêlé à eux aux camps, je les ai rencontrés à bord des navires à plusieurs reprises, et, en dépit de ce qu'ils ont enduré et de ce qu'ils ont vu dans la guerre qu'ils ont faite aux Huns, ils sont à mon sens les mêmes Canadiens qu'ils étaient, et ils portent un cœur d'homme.

La situation demande à être réglée avec patience. Il est de notre devoir, du devoir de tout homme et de toute femme au Canada de travailler à la solution du problème du rétablissement des soldats et de trouver un emploi convenable pour chacun d'eux.

D'un autre côté il y a la question de réintégration. On ne saurait traiter ces hommes de la même façon qu'ils l'étaient en temps de paix, lorsque les affaires étaient normales et qu'il y avait du travail pour tous. Ils ont répondu à l'appel du Canada pour la défense de la grande cause; ils sont partis à la place de ceux qui ne le pouvaient pas. Le Gouvernement fait tout son possible pour trouver des emplois, mais il ne peut pas tout faire à lui seul. Il a besoin de la coopération de tous les citoyens qui doivent comprendre qu'ils sont tenus à certaines obligations. Les patrons, en particulier, doivent donner à la situation une attention sympathique et pratique.

Mais il faut de la patience, et ce mot "patience" doit être constamment présent à notre esprit. Patience, voilà le mot d'ordre pour tous. En faisant ces observations, je ne songe qu'aux soldats et non à une autre situation qui vient d'être créée et qui n'a rien à faire avec le problème des soldats.

Le Canada s'est surpassé jusqu'à présent dans la tâche qu'il s'était imposée; ne faillissons donc pas à la fin dans la solution des difficultés encore plus grandes. Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, et pour ne pas échouer dans nos efforts, il faut que toutes les classes aient foi entre elles; il faut que nous ayons confiance dans le commerce, afin que le commerce et l'industrie, loin de rencontrer des obstacles, puissent fournir, dans les circonstances, le plus d'emplois possibles. Un manque de confiance à cette époque serait un malheur irréparable.

Nous voulons de l'emploi pour le soldat, que dis-je, pour tous. L'un des plus grands désastres qui pourraient accabler ce pays serait le manque de confiance mutuelle dont dépend le succès du commerce et de l'industrie.

Comprenons bien que la guerre a créé un nouveau monde. Elle a certainement fait un nouveau Canada, très différent de ce qu'il était avant les hostilités. Non seulement le soldat, mais le pays tout entier, doivent s'assimiler à la nouvelle situation et bien se rendre compte de ce que veut dire cette situation.

De tous les soldats qui ont traversé les mers de diverses parties du monde pour se rendre sur les champs de bataille, pas un ne revient dans un meilleur pays, à tous les points de vue, que le Canada. Il ne s'agit pas là d'un simple lieu commun, parce que nos soldats ont appris les us et coutumes des autres pays, et plus nous voyons ce qui se passe dans les autres contrées, plus nous sommes impressionnés du magnifique héritage qui est le nôtre.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. Je suis très reconnaissant de l'attention et de la courtoisie avec lesquelles les membres des deux côtés de la Chambre ont écouté mes observations quelque peu longues. En terminant, laissez-moi vous dire que je connais toute l'étendue des responsabilités que j'assumais lorsque, après une certaine hésitation, j'ai accepté la tâche d'administrer les troupes du Canada à l'étranger. C'était là une œuvre difficile; j'ai dû y consacrer toutes mes énergies. Cependant, je dirai que dans toutes mes actions, mon seul but, mon seul désir, ont été de faire sanctionner mon administration par l'approbation du peuple canadien quand

il serait en mesure de comprendre toutes les circonstances de ma conduite.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne me propose pas de retenir la Chambre bien longtemps à la suite de l'exposé minutieux que nous a fait l'honorable ministre (M. Kemp) cet après-midi et ce soir. Les honorables députés de la Chambre, le féliciteront avec moi du calme et de la modération qui caractérisent ce compte rendu de son administration de deux ans à l'étranger. Il me fait plaisir de le voir à son siège revenu à la santé, et prêt, j'en suis sûr, à fournir à n'importe quel temps, de plus amples renseignements, après que les honorables députés auront bien fait leur profit de l'intéressant rapport qu'ils viennent d'entendre.

Je concours pleinement avec mon honorable ami dans les éloges qu'il a faits de la bravoure de nos soldats sur les champs de bataille, de la conduite des officiers qui, depuis l'arrivée du premier contingent sur le théâtre des hostilités, ont, de jour en jour, conduit nos troupes à la victoire. Le peuple entier est fier des exploits de nos soldats, et si, parfois, il s'est élevé des critiques, elles ne visaient pas les combattants des Flandres, mais bien des fonctionnaires qui se trouvaient très loin des lignes. Le seul but de ces critiques était de donner au pays une meilleure administration militaire pour en faire bénéficier tous les soldats en général.

Mon honorable ami, en terminant ses observations, dut admettre que les soldats étaient quelque peu bouleversés en revenant au Canada. Nous convenons tous qu'après la tension d'une si longue et si terrible guerre, les esprits des soldats doivent être bouleversés. Mais, monsieur l'Orateur, le Gouvernement ne doit pas abdiquer, même devant une crise. Des gouvernements belligérants du vieux monde, aucun n'a abdiqué son autorité parce que la guerre est finie et qu'il sévit une crise économique universelle.

Les anciens combattants, et les ouvriers du pays en général, ne sont pas satisfaits du Gouvernement, parce qu'il n'a pas pu maîtriser la situation. Le soldat surtout est bouleversé. Il est mécontent du Gouvernement. Après avoir été assuré, avant comme durant la guerre, d'un meilleur monde où il pourrait vivre, il constate, à son retour au Canada, qu'un petit groupe s'est vautré dans l'or durant les quatres années de la guerre, tandis que, pour l'ouvrier, le coût de la vie est devenu simplement intolérable. Voilà la principale cause du malaise qui règne au pays. On peut envoyer une commission ambulante de Vancouver à Halifax pour découvrir au Gouvernement la cause du malaise; tout cela est bel et bon. Mais cette cause est aussi évidente que le soleil dans les cieux. C'est d'abord le prix élevé des subsistances pour le pauvre, et ce sont ensuite les fortunes immenses et scandaleuses amassées durant la guerre par les profiteurs. Voilà la cause du trouble, des conflits de Winnipeg, de Régina, d'Edmonton, de Vancouver et, demain peut-être, de Toronto. A ces commissaires dont le très honorable député a fait mention cet après-midi, le Gouvernement ferait aussi bien de télégraphier de ne plus susciter de troubles. Jusqu'ici, ils n'ont fait que donner de la publicité aux griefs des pauvres gens. Que le Gouvernement lui-même applique le remède au mal.

Monsieur l'Orateur, nous traversons une crise économique, la pire que nous ayons vue jamais, et cependant le Gouvernement, qui siège depuis trois mois, n'a pas encore manifesté le désir de soulager la population qui souffre. J'affirme que c'est un scandale que le budget n'ait pas encore paru, que les modifications fiscales n'aient pas encore été annoncées. Nous sommes ici depuis le 20 février, et nous tuons encore le temps, bien que les nuages se soient amoncelés de l'Atlantique au Pacifique. Le Gouvernement attendra-t-il qu'il y ait des soviets dans tous les centres industriels? Que le Gouvernement affirme son autorité; mais qu'il dépose d'abord sur le bureau de cette Chambre le programme fiscal qui doit satisfaire aux besoins économiques de notre peuple. C'est ce que je voulais dire à mon honorable ami le ministre des forces d'outre-mer. Il a émis tout à l'heure une vérité première, quand il a dit que ce monde n'était plus le même qu'anciennement. Le Gouvernement apprendra cela à ses dépens. Le peuple est fatigué des phrases; il veut des actes et des faits. Il veut une politique qui porte remède à ses souffrances grandissantes. Il ne comprendra jamais pourquoi le beurre canadien se vend moins cher à Liverpool et à Londres qu'en la ville d'Ottawa. Et durant les quatre années, ce peuple a montré, monsieur l'Orateur, qu'il était capable de faire face à la situation avec courage et fermeté. C'est sans murmure qu'il accepta dans ces sombres journées, les lois et décrets draconiens du Gouvernement; qu'il accepta une augmentation de 7½ p. 100 des droits, imposée sous le faible prétexte d'une mesure de guerre. Mais il ne peut comprendre pourquoi les impôts levés sur les revenus des riches n'étaient qu'insignifiants au lieu d'être notables. L'impôt est inégal. Il porte trop lourde-

ment sur les pauvres et trop légèrement sur les millionnaires. C'est là, monsieur l'Orateur, ce qui fait passer dans tout le Canada une vague de malaise menaçante pour son avenir.

Revenons-en à l'administration des forces d'outre-mer. Je suis d'accord avec tout ce que le ministre a dit sur la conduite de nos soldats, le patriotisme et l'intelligence de nos officiers. Mais je suis tenu de dire qu'en sa déclaration il a oublié plusieurs choses. Il ne peut plaider ignorance. En son absence, quelques-uns des officiers principaux de l'armée canadienne ont exprimé dans les journaux et les législatures du Canada des sentiments qui furent réflétés en cette Chambre par des honorables députés. Assurément, l'honorable ministre a pris connaissance de ces déclarations. Cependant, dans son long mais intéressant discours de cet après-midi et de ce soir, il n'a fait aucune allusion aux accusations très graves portées par ces vaillants officiers contre l'administration d'outre-mer. Je me hâte de dire que ces vaillants officiers n'étaient pas des membres du parti libéral. Tous deux—l'un, membre de la législature d'Ontario, l'autre, de celle de Québec—sont des grandes lumières du parti tory, à Toronto et à Montréal respectivement.

Je sais que le ministre est trop pieux pour lire les romans modernes, mais il a dû sûrement lire les comptes rendus officiels des débats du Parlement pendant son absence, et dans ce cas, il a dû prendre connaissance du discours prononcé par l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes). Un discours de l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) a toujours autant d'attrait qu'un roman moderne. A l'ouverture de la session, ce député qui est un ancien collègue et ami du ministre, a fait un long discours au cours duquel il a porté plusieurs accusations contre l'administration que dirigeait mon ami outre-mer. Il a été même jusqu'à attaquer, je ne dirai pas sauvagement, mais du moins sans mettre de gants, le commandant des troupes canadiennes. Je lui laisse la responsabilité de cette très violente attaque; mais je crois, qu'en toute justice pour le commandant des troupes canadiennes, mon honorable ami le ministre des forces militaires outre-mer (sir Edward Kemp) aurait dû épouser la querelle du général Currie et le défendre contre les attaques d'un député qui a été pendant plusieurs années son collègue dans le cabinet des ministres et son prédécesseur au portefeuille de la Milice. Le ministre est mieux en état de juger ces accusations que ne l'est votre humble serviteur, monsieur l'Orateur.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Puis-je interrompre l'honorable député pour lui dire que j'ai exprimé mon absolue confiance dans le général Currie et ma haute appréciation des services qu'il a rendus.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce qui signifie, monsieur l'Orateur, que le ministre n'a pas confiance en l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) et que...

L'hon. sir EDWARD KEMP: Ce n'est pas cela du tout.

L'hon. M. LEMIEUX:...loin d'approuver l'attitude de l'honorable député, il la désapprouve.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je n'ai parlé que du général Currie. L'honorable député peut donner à mes paroles l'interprétation qu'il désire.

L'hon. M. LEMIEUX: Ainsi que l'on dit en loi, l'inclusion de l'un signifie l'exclusion de l'autre.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Je ne suis pas avocat.

L'hon. M. LEMIEUX: Je pourrais répéter l'adage en latin. Toutefois, c'est un principe bien connu en droit romain que l'inclusion de l'un signifie l'exclusion de l'autre. Je regrette que l'honorable député de Victoria ne soit pas présent. Il devrait être ici pour entendre les éloges que mon honorable ami fait du général Currie et la façon dont l'honorable ministre le juge lui-même. Pour en venir aux accusations lancées par le général Smart, le colonel Pratt et le colonel Price, je ne peux que regretter que mon honorable ami les ait passées sous silence. Je ne porte pas ces accusations moi-même. Je n'en prends pas la responsabilité, car je ne suis pas allé outre-mer. Mais je connais, par hasard, un de ces officiers: le général de brigade Smart, qui est un citoyen très estimé de Westmount. C'est un homme public et qui n'a pas besoin que je lui donne un certificat de bonne conduite. Il est bien connu à Montréal et dans toute la province de Québec. Il a servi sa patrie et son roi sur le champ de bataille avec beaucoup de bravoure depuis le début de la guerre, et cependant, monsieur l'Orateur, à son retour...

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je n'ai pas voulu être trop sévère, mais je dois faire remarquer à l'honorable député que suivant une règle bien connue, un député ne

peut pas faire allusion à une discussion qui a eu lieu précédemment dans la même session.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, je réponds à la déclaration faite par l'honorable ministre au sujet de son administration du ministère de la Milice outremer, et je cite comme argument contre cette administration les remarques faites par des officiers bien connus de la milice du Canada. Je crois, monsieur l'Orateur, que je me conforme aux règlements. Je ne reprends pas un vieux débat, mais je ne fais que réfuter une déclaration...

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas empêché l'honorable député de dire qu'il y avait eu un débat à ce sujet, mais il ne doit pas aller plus loin. Il est sur le point de répéter ce qui a déjà été dit, ce qu'il n'a pas le droit de faire.

L'hon. M. LEMIEUX: Si le ministre préfère passer sous silence les très graves accusations qui ont été lancées contre son département, que l'on dise une fois pour toutes que le Gouvernement n'éclaircira pas la question. Néanmoins, monsieur l'Orateur, je me soumets comme d'habitude à votre décision.

M. MORPHY: L'honorable député peut porter lui-même ces accusations sous sa responsabilité de député.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suppose bien que mon honorable ami ne m'accusera pas de lâcheté. Pour accuser, il faudrait que j'eusse personnellement connaissance des faits que je reprocherais. J'ai dit, quand j'ai soumis la question à la Chambre, que je n'avais aucune connaissance personnelle des faits, mais que je prenais la parole de ces vaillants officiers.

Mon honorable ami connaît parfaitement deux de ces officiers. Refuse-t-il d'ajouter foi à la parole du colonel Price et du colonel Pratt? Je ne les connais pas parfaitement, mais ils portent l'uniforme du roi et je respecte leur parole. Ils ne font pas de politique; ils se bornent à juger l'administration de ce qu'on appelle l'Argyll House.

Mon honorable ami n'est-il donc pas surpris de constater, au retour du ministre responsable, que ces accusations aient été livrées à la publicité dans les assemblées législatives, dans les journaux, devant le Parlement, et qu'il les ignore complètement? J'en suis sûr, la confiance aveugle que mon honorable ami repose dans le ministère et le Gouvernement doit avoir reçu un rude choc, en présence du silence de mauvais augure gardé par le ministre. Si on eût formulé ces accusations contre mon honorable ami, pense-t-on qu'il serait demeuré muet? Il est trop remuant pour cela; il aurait sans tarder pris la parole et réclamé une enquête. Il aurait, du moins, nié ces accusations. Cependant, le ministre n'a tenu aucun compte des accusations. Il n'a pas demandé d'enquête. En réalité, on aurait dit que ni le général Smart, ni le colonel Price, ni le colonel Pratt n'existaient.

Comme vous m'avez interdit de revenir sur ces accusations, je dois l'avouer, j'ai été étonné de constater que, dans sa longue harangue, mon honorable ami n'a pas même mentionné le nom du colonel Bruce. L'honorable ministre a rendu aux médecins et aux infirmiers du Canada un témoignage auquel je souscris volontiers. Seulement, le colonel Bruce a fait un terrible réquisitoire, non pas contre l'administration médicale, mais bien contre l'ingérence intempestive d'Argyll House dans l'organisation médicale en Angleterre.

Il est de notoriété publique qu'il existe aujourd'hui, quelque part dans les cartons du ministre ou dans les casiers de son ministère, ou entre les mains du Gouvernement, un rapport du docteur Bruce, en réponse à celui du docteur Babtie. Et cependant, mon honorable ami refuse d'y référer ou de le livrer à la publicité, puisque la publication de ce rapport serait fort préjudiciables à la réputation d'Argyll House.

Si je ne me trompe, il existe un autre rapport, encore plus compromettant que celui du docteur Bruce. Je tiens de source autorisée que le lieutenant-colonel Jenkins, de Toronto, chargé d'enquêter sur la gestion financière du service médical, a constaté l'existence d'un déficit d'au moins $10,000,000 et qu'il a consigné le fait dans son rapport. Or, on l'a éliminé; son rapport est disparu et l'on dirait qu'il n'existe plus ni Jenkins, ni rapport et surtout nul déficit. C'est pourtant là une question publique; tous les journaux canadiens l'ont discutée, à son retour, ces jours derniers—et nous lui avons tous fait un cordial accueil, car, après tout, c'est un brave homme—on lui a demandé s'il avait ce rapport et, après beaucoup d'hésitation—sa conscience paraissant balancer entre son esprit de parti à outrance et sa sincérité habituelle—il a dit quelques mots. Le lendemain, relisant ses observations dans le compte rendu, je n'ai pas réussi à constater si le colonel Jenkins existait, oui ou non; quoi qu'il en soit, sa réponse était

vacillante et des plus incertaines. Il me semble que l'honorable gentleman devrait sans retard faire un sincère aveu. Personne ne l'accuse d'avoir empoché ces 10,000,000 de dollars; seulement, le public est intéressé à savoir si ce rapport existe, et quand son existence ne sera plus en doute, l'opinion publique forcera bien le Gouvernement à nous accorder une enquête. A son retour au Canada, mon honorable ami a constaté l'existence d'un certain malaise. Il comprend que les soldats sont désemparés, après quatre années de guerre. Ce sont des faits comme ceux que je viens de mentionner qui bouleversent l'esprit de nos soldats. Le soldat a combattu pour un dollar par jour pendant quatre ans.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Un dollar et dix cents.

L'hon. M. LEMIEUX: Il a laissé l'administration du pays aux mains des ministériels. On a demandé au soldat de voter pour le Gouvernement qui lui enverrait des renforts, et, à son retour, il constate qu'il existe de graves déficits dans l'administration des fonds publics. Voilà une des causes du malaise existant. Les ministériels nagent dans les millions depuis le commencement de la guerre. Voici l'heure venue de rendre compte de leur gestion, et nous, les représentants du peuple ici, avons mission de veiller à ce que l'on fasse droit aux demandes des soldats rapatriés.

Une autre question qui intéresse le pays, c'est celle des émeutes qui ont eu lieu outre-mer. Il est fâcheux que le règlement de cette Chambre m'interdise de faire allusion aux affirmations publiées par trois officiers canadiens dans des lettres et des discours, car ils ont tous déclaré que ces émeutes ont eu lieu dans presque chaque camp où des Canadiens se trouvaient réunis.

Nous avons aussi appris qu'il s'était produit des émeutes même dans les camps canadiens en France, après la signature de l'armistice. Avons-nous obtenu une explication satisfaisante de l'honorable ministre à propos des jugements qui ont été rendus en Angleterre à la suite de ces émeutes?

L'hon. sir EDWARD KEMP: L'honorable député parle-t-il des camps canadiens en France?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, des camps en Angleterre.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Mon honorable ami a parlé d'émeutes qui s'étaient produites en France.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Dans des camps canadiens?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, et j'ai fait cette déclaration auparavant à la Chambre. J'apprends que, dans la troisième division, des soldats ont refusé d'obéir à l'ordre qui leur avait été donné quand on leur a dit qu'ils seraient envoyés pour maintenir l'ordre dans les centres industriels d'Angleterre, ils ont refusé d'obéir à l'ordre et ce fut la cause d'une émeute dans la 3me division en France. C'est le renseignement que nous avons reçu de ce côté, et pourtant mon honorable ami n'en a rien dit. Puis quelques-uns de nos soldats ont été tués dans les émeutes qui ont eu lieu en Angleterre, d'autres ont été mis en prison et sont encore dans les cachots. Mon honorable ami a été silencieux sur ce point. Le public veut être rassuré sur ces faits. On a attribué les émeutes de Rhyl à un grand nombre de causes, mais il y a eu aussi d'autres émeutes dans d'autres camps, pourtant mon honorable ami n'en a pas parlé. Il a fait un éloge chaleureux des officiers qui l'entouraient à Argyll House, mais qu'a-t-il à dire au sujet des hommes dans les camps? Mon honorable ami a dit, et je suis d'accord avec lui, que c'était une opération assez difficile de transporter des centaines de milliers de soldats immédiatement après la signature de l'armistice. Je l'admets, mais la seule cause des émeutes n'a pas été le mécontentement de n'être pas renvoyés au Canada plus tôt. Il y avait une motion au feuilleton au nom de mon honorable ami de Victoria (sir Sam Hughes) ayant pour but de faire connaître les causes de toutes les émeutes. Je ne peux pas parler de cette motion, parce qu'elle a fait l'objet d'un débat précédent. Je regrette d'avoir la bouche close, mais j'appellerai l'attention du ministre sur le hansard. Il y trouvera la motion enregistrée et il aura le temps de le parcourir durant ses heures de loisir, parce qu'il n'a rien à faire maintenant de ce côté de l'Atlantique; son ami qui siège derrière lui (le major général Mewburn) se charge de toute l'administration de la Milice. Que mon honorable ami lise les accusations portées par l'ex-ministre de la Milice et il verra qu'elles demandent qu'on agisse. Il doit à nos soldats, il doit à tous nos hommes de voir que justice leur soit rendue.

Monsieur l'Orateur, je voudrais obtenir du ministère une explication plus complète de l'expédition de Sibérie. Le Gouvernement a agi sans réflexion dans cette affaire. Pour montrer son manque de jugement,

dans un mouvement d'enthousiasme frénétique, il a décidé d'envoyer plusieurs milliers de jeunes Canadiens en Sibérie. Le peuple n'est pas consulté, l'affaire est précipitée par un arrêté du conseil. Puis tout à coup, après que l'expédition est arrivée en Sibérie, nous apprenons que nous devons faire revenir nos soldats. Combien cette expédition a-t-elle coûté au Canada et qui est responsable de cette folle équipée sibérienne?

Major général MEWBURN: Le kaiser.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous voulez dire le Gouvernement actuel. Personne autre que le kaiser du Gouvernement actuel n'aurait dit à ces jeunes gens qu'ils seraient envoyés en Sibérie qu'ils veuillent y aller ou non; et un grand nombre ont été envoyés contre leur désir. Le kaiser! Oui c'est le kaiser canadien qui a fait cela.

Mon honorable ami a parlé de notre corps d'aviation. Il y a des histoires au sujet de ces jeunes Canadiens qui sont tout simplement déchirantes. On ne peut presque pas croire qu'après l'armistice des centaines de ces jeunes et héroïques aviateurs canadiens ont dû mendier dans les rues de Londres parce qu'ils n'avaient aucun moyen de retourner au Canada. Pour obtenir le privilège de se rendre à Liverpool afin de rentrer au Canada ils ont dû payer avec l'argent gagné au prix de leur sang quelques shylocks qui leur ont extorqué des commissions quand ils ont demandé leur billet de passage. Est-ce moi qui porte cette accusation, monsieur l'Orateur? Non, elle émane des amis du Gouvernement, d'officiers rapatriés qui ont fait cette déclaration publiquement. Et pourtant, le ministre n'en a pas parlé.

Je voudrais poser une question, à laquelle le ministre répondra franchement, comme d'habitude. A-t-il lu les accusations portées par le brigadier général Smart, par le colonel Price et le colonel Pratt et a-t-il l'intention de répondre à ces accusations?

L'hon. sir EDWARD KEMP: On a déjà répondu à ces accusations.

Major général MEWBURN: Complètement.

L'hon. sir EDWARD KEMP: Pour moi, je n'ai jamais lu ces accusations.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais vous avez sans doute l'intention de les lire?

L'hon. M. KEMP: Pas du tout. J'ai autre chose à faire.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien. Je rapporterai vos paroles au général Smart, ainsi qu'au colonel Price et au colonel Pratt. ils auront peut-être quelque chose à répondre à cela.

Mon honorable ami n'a pas fourni à la Chambre d'explications complètes relativement au rapport Jenkins. J'aimerais recevoir de lui des explications apparemment plus sincères que celles qu'il a données lorsqu'il a pris la parole pour la première fois ici après son retour d'Angleterre. Est-ce que ce rapport existe? Est-ce que le ministre ne l'a pas reçu? Dans l'affirmative, pourquoi ne le communique-t-il pas au public? Ce rapport devrait être la propriété du public. Le colonel Jenkins a fait son enquête pour le compte du Canada et il a été rétribué sur les deniers publics. Je ne vois pas pourquoi, par conséquent, son rapport ne serait pas communiqué au public, quand même il ne serait pas favorable à l'administration des bureaux d'outre-mer.

Qu'on nous donne le responsable, monsieur l'Orateur. C'est la première fois dans toute l'histoire du gouvernement canadien que des rapports publics signés par des fonctionnaires, des rapports de la nature de ceux qu'on préparés le docteur Bruce et le colonel Jenkins,—si ce dernier rapport existe réellement—n'ont pas été déposés sur le bureau de la Chambre. Avons-nous donc abdiqué nos droits et nos fonctions en tant que Parlement? Allons-nous tolérer qu'un rapport ne soit pas rendu public parce qu'il est défavorable au Gouvernement? J'espère que mon honorable ami étudiera sérieusement la question et qu'il se décidera à nous dire la vérité et toute la vérité au sujet de ces deux rapports.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides:

Pêcheries.—Traitements et déboursés des fonctionnaires et gardiens des pêcheries, service de surveillance des pêcheries et des bancs d'huîtres, $600,000.

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur le président, je ne veux pas prendre inutilement le temps du comité, mais j'intéresserai peut-être les honorables membres, en faisant une brève revue de la situation de nos pêcheries et du programme de réorganisation que j'ai l'intention de mettre à exécution.

Si la Chambre veut bien me le permettre, je lirai, afin d'être plus exact et pour faciliter l'étude du budget des pêcheries aux

honorables députés, une note que j'ai fait préparer à ce sujet:

La réorganisation des services extérieurs n'a pas encore été effectuée, mais les plans ont été élaborés et approuvés par la commission du service civil. Aussitôt que la réfection des tableaux de traitements aura été achevée, des mesures seront prises pour réorganiser l'administration du département. Nous prévoyons que la réorganisation sera finie et mise en vigueur vers la fin de la présente année civile. Voici dans les grandes lignes le remaniement que nous avons l'intention d'effectuer:

Pour les fins de l'administration des Pêcheries, le Canada sera divisé en trois sections; dans chacune de ces sections les pêcheries sont de la même nature. Ce sont: Les provinces de l'Atlantique; les provinces du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise.

L'Ontario et le Québec, en ce qu'il concerne les eaux intérieures, administrent eux-mêmes leurs pêcheries. Afin d'assurer la plus grande coordination possible dans le service administratif ainsi que la surveillance la plus directe et la plus suivie, et en même temps, faire en sorte que les propriétaires de pêcheries se tiennent constamment en relations suivies avec le département, chaque section sera placée sous la surveillance d'un inspecteur en chef des pêcheries et le bureau de ce fonctionnaire aura la charge de diriger les opérations de la division. Les inspecteurs de districts seront maintenus dans leurs fonctions comme à l'heure actuelle. Le département utilisera les services de surveillants régionaux, mais au lieu d'employer un grand nombre de ces fonctionnaires et de leur payer des traitements insignifiants, de sorte qu'ils sont obligés de remplir d'autres occupations pour vivre, chaque surveillant aura un district assez vaste pour prendre tout son temps. Il touchera en revanche un traitement raisonnable, que la commission n'a pas encore fixé.

Dans quelques occasions et à certaines époques de l'année, le département devra utiliser les services de gardiens spéciaux; surtout pour protéger le poisson aux endroits où il vient frayer dans les rivières. Nous n'emploierons toutefois que juste le nombre de gardiens absolument nécessaire et pour la période où l'on aura besoin de leurs services. Dans tous les cas où les services de ces gardiens dureront plus d'un mois, des annonces seront publiées pour inviter les candidats à se présenter.

En 1918, le rendement de la pêche du homard a été bien inférieur à 1917. En réalité, la pêche du homard a rapporté environ la moitié de la moyenne du rendement pour les quatre dernières années. Cette brusque diminution, cependant, ne doit pas être attribuée uniquement à la rareté du homard. La même diminution s'est accusée tout le long du littoral et l'une des principales causes ce sont les tempêtes prolongées qui ont sévi et les conditions anormales de la glace le printemps dernier.

Le rendement total de nos pêcheries pour 1917 s'est élevé à la somme de $52,312,044. Elle excède donc de plus de $13,000,000 le rendement des pêcheries pour l'année dernière.

Ce rapport donnera une idée au comité du programme que nous entendons mettre à exécution. Au fur et à mesure que nous examinerons le budget, je serai très heureux de donner tous les autres renseignements que l'on demandera.

M .CAHILL: Est-ce que de nouveaux inspecteurs seront nommés pour remplir les nouvelles situations que le ministre se propose de créer?

Quels vont être leurs appointements? Dequelle commission mon honorable ami parle-t-il en disant que la "commission" ne s'est pas encore prononcée?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons à la Colombie-Anglaise un inspecteur en chef des pêcheries, le colonel Cunningham, qui a ses bureaux à Vancouver. Il faudra, en outre, nommer un inspecteur en chef pour les Provinces maritimes. Toutes ces nominations seront faites, bien entendu, par la commission du service civil. Le traitement du colonel Cunningham, dont les responsabilités là-bas sont très lourdes et qui est au service de l'administration depuis bien des années, est de 4,000 piastres par an.

L'hon. M. FIELDING: Une députation nombreuse est venue voir le ministre récemment et elle a suggéré quelques changements dans l'organisation du ministère. Pourrais-je savoir s'il a été donné suite à ce conseil? L'affaire est-elle encore à l'étude.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député (M. Fielding) était là lorsque les délégués de l'association canadienne des pêcheries sont venus me voir. Déjà certaines mesures ont été prises en vue de donner suite à quelques-unes de leurs propositions. Je me propose de demander plus tard, dans mon budget supplémentaire, une somme à dépenser pour des bateaux qui parcourraient le lac Erié et remplaceraient le "Vigilant", autrefois employé à cette surveillance. Telle a été une des propositions que m'ont faites les délégués. La plus importante, toutefois, a été celle de mettre à la tête du service des pêcheries canadiennes un sous-ministre qui donnerait tout son temps à cette œuvre et de ne plus employer le même sous-ministre, c'est-à-dire M. Desbarats, pour les affaires tant des pêcheries que du service naval. C'est là une recommandation qui m'agrée, et j'espère que d'ici à la prochaine session du Parlement, nous aurons un sous-ministre qui consacrera tout son temps aux pêcheries. Nous nous proposons en outre d'employer quelqu'un qui donne la plus grande part de son temps à la partie commerciale de l'affaire, c'est-à-dire à la vente du poisson, etc. L'homme que je cherche devra être jeune, intelligent, rompu aux affaires, capable de se rendre compte des besoins du Canada et de l'étranger, étudier la question des transports et nous aviser, le sous-ministre et moi.

Quoique les pêches canadiennes donnent abondamment, il reste encore beaucoup à faire et, maintenant que la guerre est finie, une impulsion plus vigoureuse que jamais sera donnée à ce service.

M. CAHILL: Les cent mille dollars d'augmentation vont-ils principalement passer en augmentations de salaires et en salaires additionnels pour de nouveaux employés?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce crédit a pour effet de pourvoir aux extensions nécessaires du service et à la réorganisation dont j'ai parlé, à des salaires aussi et à la nomination de quelques autres agents des pêcheries. Au moment où la Chambre étudiait, l'an dernier, mon budget des pêches, j'ai dit que le nombre de nos gardes allait être considérablement réduit. Je suis heureux d'apprendre au comité que la chose a été faite. Il y avait, en 1917, 806 gardes-pêche pour tout le Canada; l'année dernière, il n'y en avait plus que 392, et nous ne les avons employés que le temps voulu, un mois ou deux, selon les cas. Leur rémunération a été relevée, et nous leur demandons d'être plus attentifs, de se conduire selon que le comportent leurs devoirs. Aussi, malgré une diminution du nombre des gardes-pêche, ceux qui restent ont un salaire plus élevé; mais ils nous coûtent en somme moins qu'auparavant. Pour 1917, les salaires des gardes-pêche nous ont coûté en tout $94,290.59; cette année, avec l'augmentation, ils ne nous coûtent plus que $80,818.-78.

M. McKENZIE: On me dit qu'un nouvel inspecteur va être nommé pour les Provinces maritimes. Cette nomination est-elle faite pour les trois provinces, ou pour une seule? Quels seraient les devoirs particuliers du nouvel agent?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il ne sera nommé qu'un seul surintendant des pêches pour les trois provinces, et sa mission sera de coordonner le travail, d'avoir charge pleine et entière des gardiens-chefs et aussi des gardes-pêche. Il aura à rendre compte généralement de tout ce qui concerne les pêches maritimes. Je crois qu'une telle nomination aura de bons résultats. Elle en a eu à la Colombie-Anglaise et, depuis que j'ai l'honneur d'être ministre des pêcheries, j'ai fait de mon mieux pour administrer le service indépendamment de la politique et conformément aux affaires. Je ne prétends pas avoir accompli de merveilles, mais mon sincère désir est de me procurer les meilleurs hommes et de mettre les pêches canadiennes sur un pied encore meilleur qu'aujourd'hui, et d'en développer l'exploitation.

M. CAHILL: Le ministre a dit qu'il était en quête de placiers pour les pêches du pays.

Pense-t-il qu'en augmentant les dépenses il va réduire le coût de l'existence ou le prix du poisson?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je pense, comme l'honorable député, que nous allons induire le public à manger plus de poisson, et j'espère que le prix du poisson va baisser. C'est là, toutefois, un problème fort sérieux.

M. CAHILL: Sur quoi l'honorable ministre fonde-t-il son espoir?

L'hon. M. BALLANTYNE: Voici sur quoi. Nous allons créer un service de publicité et faire plus de réclame que jamais. Nous nous proposons de publier de très jolies brochurettes où nous décrirons les différentes sortes de poisson, leur qualité comme nourriture, la manière de les faire cuire, etc., suivant, en cela, l'exemple des maisons de commerce. Nous espérons aussi faire mettre en service un plus grand nombre de chalutiers à vapeur qu'il n'y en a à présent, et faire baisser le prix du poisson en augmentant le rendement des pêcheries. Cependant, je ne fais pas de promesses, le problème est trop vaste pour que je puisse me dire capable, à titre de ministre, de faire baisser le prix du poisson. Ce que je puis affirmer, c'est que nous ferons tout le possible à cette fin, avec le ferme espoir de réussir.

M. CAHILL: Le Gouvernement ou le ministre songe-t-il au prix élevé de la vie dans ce pays? Le budget de chacun des ministres comprend des augmentations. L'honorable ministre nous dit qu'il a supprimé environ quatre cents inspecteurs ou autres employés, et en même temps il nous demande de voter une augmentation de dépenses de 100,000 piastres. Tous les ministres ont l'air de s'être lancés dans la voie des augmentations de dépense et de s'être appliqués à créer des positions pour leurs amis. On crée de jour en jour une infinité de nouveaux emplois, mais pas un ministre ne nous a encore dit qu'il travaille à reduire le prix des denrées ou s'intéresse au sort du peuple. Il est bel et bon de voter à titre d'appointements une somme de 600,000 piastres comprenant une augmentation de 100,000 piastres par rapport à l'année dernière, mais cela va probablement avoir pour effet d'augmenter la chèreté de la vie, et l'honorable ministre nous

dit franchement qu'il n'a songé à aucun moyen de l'abaisser.

Le Gouvernement ferait beaucoup mieux d'employer ces 100,000 piastres à rechercher un moyen de fournir du poisson au consommateur canadien à meilleur marché qu'aujourd'hui. S'il s'occupe des intérêts du commerce sans égard à ceux des consommateurs, nous allons nous enfoncer de plus en plus dans l'ornière. Tout ce qu'il paraît avoir à cœur, c'est de dépenser de l'argent pour favoriser le commerce; mais il faudra que cet argent soit remboursé un jour ou l'autre. Les ministres feraient donc mieux de songer au renchérissement de la vie et de travailler à le réduire, que de passer leur temps à accorder des faveurs à leurs amis.

L'honorable ministre dit que le projet en question va rester étranger à la politique. Je veux bien l'en croire, mais tous les ministres parlent dans le même sens, et cependant ils ont tous trouvé moyen de créer de nouvelles positions comportant des traitements fort élevés.

L'hon. M. BALLANTYNE: Que l'honorable député n'aille pas s'imaginer que la dépense dont il s'agit concerne uniquement les fonctionnaires des pêcheries, elle s'applique au service de surveillance des pêcheries et à l'ostréiculture. Il serait peut-être bien aise de savoir que le prix du poisson a beaucoup diminué depuis la signature de l'armistice, mais je ne veux pas m'attribuer le mérite de ce changement. Si ce nouvel agent général des ventes ou ce préposé à la publicité, quel que soit son nom ou son titre, répond à ce qu'on attend de lui, il verra à ce que les tarifs de transport soient réduits et à ce que le poisson soit livré aux commerçants à un plus bas prix possible.

Il est tout probable que le prix du poisson va continuer de descendre. Le prix de la viande étant très élevé, si celui du poisson baisse de plus en plus, le public s'habituera probablement à faire un plus grand usage de poisson. Pour ce qui est du consommateur, je prierais l'honorable député de croire que les membres du parti ministériel s'intéressent tout autant à son sort que ceux de l'opposition, et cela, personne ne le sait mieux que l'honorable député de Brome (M. McMaster).

L'hon. M. FIELDING: Le point saillant du problème, c'est que la réduction qui s'est opérée dans le prix du poisson pour le commerce de gros ne paraît pas s'être fait sentir dans le commerce de détail. Les commerçants de gros avouent même que cette réduction leur a causé de lourdes pertes, mais le consommateur ne paie guère le poisson moins cher qu'auparavant.

M. MORPHY: Le budget du ministre pourvoit-il à l'établisement d'un service de wagons-glacières pour le poisson de mer destiné au détaillant?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. MORPHY: A-t-on augmenté le crédit afin de répandre le service? Voilà l'une des choses dont le Canada a le plus besoin que de toute autre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si l'honorable député veut bien attendre, j'aborderai ce sujet dans un instant.

M. LOGGIE: Pour le commerce intérieur du Dominion, il est très important qu'on pourvoie à la réfrigération dans les fourgons des messageries. On ne saurait faire le commerce du poisson frais, ni approvisionner les marchés de l'intérieur, si le transport par les messageries n'est pas amélioré. En hiver, les denrées sont expédiées dans un état de congélation et elles sont presque invendables, lorsqu'elles parviennent à Montréal ou à Toronto, s'il faut les garder quelque temps après qu'elles ont passé une journée entière dans un wagon chauffé.

Dès que le poisson dégèle, il faut le manger; autrement, il diminue de valeur. Sans réfrigération, il est impossible d'expédier du poisson gelé par les messageries, sauf par pleins wagons. Pour encourager le transport du poisson du bord de la mer aux grandes villes de l'intérieur, il devrait y avoir un service de messageries tous les jours de la semaine. Lorsqu'il s'agit de livrer du poisson par la petite vitesse, à plusieurs wagons, on peut le transporter en bon état à Toronto, pendant l'été; mais en hiver, on ne saurait y faire venir une caisse de poisson du bord de la mer et le livrer frais. L'été, le poisson est mis sur de la glace et peu importe que celle-ci fonde. Cependant, même pendant cette saison-là, il devrait y avoir une partie du wagon qu'on pourrait refroidir avec du sel et de la glace; dans ce cas, le poisson parviendrait à destination en bien meilleur état qu'actuellement.

M. CAHILL: Ces appointements sont-ils établis par la commission du service civil?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ils le seront, après le nouveau classement.

M. CAHILL: Mais ils ne le sont pas à l'heure qu'il est, n'est-ce pas? Quels appointements comptez-vous donner à ces inspecteurs?

L'hon. M .BALLANTYNE: J'ignore quels appointements seront prescrits par le nouveau clasement. J'ai une idée de ce qui serait une juste rémunération, mais ce n'est pas à moi de déterminer le chiffre des appointements. Nous devrons attendre pour voir dans quelle catégorie les inspecteurs seront placés.

M. McKENZIE: Des inspecteurs m'ont appris que, s'il y a un garde-pêche à nommer, des affiches sont posées dans les différents districts pour avertir les aspirants. Les requêtes sont transmises à Ottawa où le choix a lieu. Je soumets qu'il serait difficile au ministre ou à ses subalternes, à moins qu'ils n'eussent des renseignements particuliers, de choisir un garde-pêche pour le district de Cape-North, par exemple, dans le comté de Victoria, de faire un choix parmi une demi-douzaine de candidats originaires de ce district, tous de dignes citoyens qui rempliraient également bien les fonctions de garde-pêche. Le ministre expliquera peut-être comment il fera un bon choix parmi une douzaine d'aspirants.

L'hon. M. BALLANTYNE: La commission juge de celui qu'elle doit choisir, en se fondant surtout sur la recommendation du surveillant ou de l'inspecteur des pêcheries, qui est sur les lieux. Elle n'est pas liée par cette recommandation qui, cependant, lui est invariablement remise.

M. SINCLAIR (Guysborough): A mon avis, ce n'est pas ainsi que les choses se passent; cependant, si le ministre l'affirme, je n'aime pas à le contredire. Il serait bon, selon moi, que l'inspecteur régional eût plein pouvoir de nommer ses aides, sans aucune ingérence du département. S'il doit rendre des comptes au sujet de son district et s'il peut choisir ses subalternes, le service sera mieux fait que si les nominations avaient lieu pour des motifs politiques comme autrefois. Est-il vrai que le département ne se mêle pas de ces nominations, et que le surveillant des pêcheries de l'endroit a reçu avis qu'il a plein pouvoir et que le département ratifiera son choix?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a parfaitement raison. La commission a eu tant de besogne, l'an dernier, que les gardes-pêche ont été choisis par les fonctionnaires qui se trouvaient sur les lieux. Je conviens que la ligne de conduite que l'honorable député suggère est la bonne, et j'exercerai toute mon influence pour la faire prévaloir.

M. SINCLAIR: Est-ce à dire qu'à l'avenir les nominations seront faites par le préposé des pêcheries dans la région, indépendamment du ministère et de la commission du service civil?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette d'avoir à dire que non. Là où l'on a besoin d'un garde pour moins de trente jours, le fonctionnaire de l'endroit peut faire la nomination; mais quand l'emploi doit avoir une plus longue durée, on le fait savoir au public, puis le fonctionnaire communique ses recommandations à Ottawa et après les avoir examinées, la commission du service civil fait la nomination.

M. SINCLAIR: Comment la commission peut-elle choisir le meilleur entre cinq ou six aspirants à l'emploi? Le préposé des pêcheries est, je le conçois, dans une situation qui lui permet de faire ce choix, mais je me demande comment la commission peut bien le faire, étant donné surtout que les aspirants habitent peut-être à mille milles d'Ottawa et que les commissaires ne sont aucunement renseignés sur leurs aptitudes. Le ministre daigneraitil nous dire comment on s'y prend?

L'hon. M. BALLANTYNE: Au cours de l'examen de mon budget, l'an dernier,—c'était avant que la commission du service civil fût chargée de faire les nominations,—j'ai déclaré ici même que je me proposais de m'en remettre au principal fonctionnaire des pêcheries dans chaque district du soin de faire les nominations aux emplois locaux. A l'heure actuelle, lorsqu'il y a plusieurs aspirants à un même emploi, le principal fonctionnaire du district désigne au ministère celui qui, à son avis, est le plus apte à occuper la position; sa recommandation est transmise à la commission du service civil qui, d'ordinaire, la fait sienne, bien que rien ne l'y oblige.

M. McMASTER: L'année dernière, les membres de la gauche accueillaient avec des applaudissements bien mérités la promesse que le ministre de la Marine et des Pêcheries faisait de réduire le nombre des inspecteurs des pêcheries ou des gardes-pêche; or, comme il a tenu sa promesse, la Chambre et le pays ne sauraient, j'en suis sûr, manquer de lui en être reconnaissants. Mais voici maintenant qu'il présente au comité un article de son budget qui accuse une augmentation de $100,000 sur la dépense de l'an dernier. Bien que j'aie prêté l'oreille la plus attentive au débat de ce soir, je n'ai pu me convaincre que mon honorable ami a démontré la légitimité de cette augmentation. Il nous fait voir que,

pour ce qui regarde une assez importante partie du présent crédit, il a réduit le personnel et relevé les appointements, ce en quoi je considère qu'il a très bien fait. Le service public sera d'autant plus satisfaisant que le personnel sera moins nombreux et mieux rétribué; c'est là une règle prescrite par la pratique des affaires et par le simple bon sens; aussi me crois-je autorisé à dire que la Chambre est unanime à en souhaiter l'application.

Le ministre a eu l'amabilité de faire allusion à ma personne et au désir que j'ai de protéger le consommateur. Comme moi, dit-il, jamais il ne perd le consommateur de vue; c'est vrai, mais c'est peut-être aussi dans l'espoir que les gens se trouveront assez riches pour qu'il leur fasse payer un peu plus cher les choses qu'il a à leur vendre. Quant à moi, député de la gauche, si je prends le parti du consommateur, c'est dans l'espoir de l'aider à se procurer à un peu meilleur marché les choses dont il a besoin. Cependant, nous nous préoccupons l'un et l'autre du sort du consommateur, et nous souhaitons tous deux qu'il ait le bonheur et la prospérité en partage.

Mais, je le dis sérieusement, je voudrais que le ministre fît voir la nécessité de cette augmentation de $100,000, car, il faut bien le répéter encore, le pays ne doit pas dépenser plus qu'il n'est capable de payer, et rien jusqu'à présent ne m'indique que le Gouvernement se soit efforcé de rogner les dépenses. Autant que je puis en juger, le budget des dépenses ordinaires excédera cette année celui de l'an dernier, et cela me paraît mettre le pays en situation fort périlleuse.

L'hon. M. BALLANTYNE: Mon honorable ami peut m'en croire, je n'ai pas de marchandises à vendre. J'étais autrefois dans les affaires; à ma sortie de l'arène politique, je consacrerai tout mon temps à la culture de mes terres. Il se peut donc que je m'intéresse plus que l'honorable député au sort du consommateur.

Pour ce qui est du crédit à l'étude, je reconnais volontiers que mon honorable ami de Brome a pleinement raison de demander un peu plus de renseignements. Je ne dirai pas du service des pêcheries qu'il a été d'une faiblesse déplorable, mais il a été peu satisfaisant, et nous allons relever les appointements de tous ceux qui y participent. Nous aurons moins d'employés, mais ils seront mieux rétribués. Il nous faudra aussi relever les appointements du personnel de la surveillance, mais j'ai l'œil à la dépense et je compte saisir la Chambre d'un projet de loi qui me permettra d'ajouter $262,000 au revenu du Canada, ce qui me donne lieu d'espérer que la gestion des pêcheries n'accusera pas de déficit à l'expiration du présent exercice. Je m'emploierai de mon mieux à réduire les dépenses au plus bas chiffre possible et à accroître le revenu, tout en rendant le service plus satisfaisant que par le passé.

Bien que cette somme puisse paraître élevée, je ferai observer aux honorables députés que nous avons dû négliger ce service durant la guerre et que maintenant nous l'améliorons. Il nous faut donc plus d'argent pour augmenter les traitements des fonctionnaires des pêcheries et aussi pour le service de patrouille. Si c'est nécessaire, je pourrai donner les détails de ce service de patrouille.

Nous avons aussi besoin de ces crédits pour l'ostréiculture. Pour ce qui regarde le service de patrouille, afin de donner aux honorables députés une idée de l'étendue des travaux, je dirai que le département est propriétaire de trente-huit bateaux et qu'il en loue dix-huit. Sur la côte de l'Atlantique, le département a quinze bateaux à lui et il en loue neuf. Sur le Pacifique, il en a vingt-deux et il en loue neuf; sur le lac Winnipeg, le département en a un. Ces bateaux cherchent à prévenir la pêche frauduleuse et font un service distinct des côtes pour la protection des pêcheries. Je ne saurais donner plus de renseignements, mais si le crédit est voté, nous verrons à ce que l'argent soit honnêtement employé.

M. KNOX: Se propose-t-on d'améliorer l'industrie des pêcheries des lacs dans les Provinces maritimes. Dans les parties septentrionales de ces provinces, nous avons de très grands lacs et une quantité illimitée de poissons. Etant donné que ces lacs sont situés près des villes qui s'agitent aujourd'hui, vu sans doute le prix élevé des denrées, il serait bon d'étudier les moyens d'améliorer cette industrie.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je suis heureux que l'honorable député ait appelé mon attention sur ce sujet, parce que nous allons faire tout notre possible en ce sens, pour les Grands lacs.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'argent qui doit être dépensé pour l'ostréiculture sera-t-il affecté au service de surveillance; enfin, comment l'emploiera-t-on?

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous voulons l'argent pour trois raisons. Nous nous proposons d'augmenter les appointements de tous les fonctionnaires, nous en avons aussi

besoin pour l'ostréiculture et pour le service de patrouille.

M. SINCLAIR: Comment dépensera-t-on le crédit touchant l'ostréiculture ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Sur la proposition de M. Ernest Kemp, un spécialiste, on se propose de tenir les lits publics en bon état. Pour cela il lui faut un bateau. Le crédit permettra aussi de donner des renseignements et des conseils à ceux qui s'adonnent à l'ostréiculture privée. De plus, la commission biologique aidera beaucoup au point de vue scientifique.

M. SINCLAIR: Le ministre peut-il dire quelle partie du crédit sera affectée à cette fin ?

L'hon. M. BALLANTYNE: De 6,000 à 8,000 piastres.

M. TURGEON: Le fonctionnaire des pêcheries dans le comté de Gloucester est mort il y a deux ou trois mois. La commission du service civil a demandé des candidats, et je sais que des demandes ont été envoyées. La nomination a-t-elle été faite et si oui, qui a été choisi ?

L'hon. M. BALLANTYNE: La nomination n'a pas encore été faite, mais l'affaire est dans les mains de la commission.

M. CAHILL: Il serait intéressant de savoir quelle partie de ce crédit sera affectée aux traitements, au service de surveillance à l'ostréiculture, etc. Le comité désirerait avoir une idée du coût des diverses phases des travaux et ce que coûteront les augmentations d'appointements.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les traitements et dépenses des fonctionnaires des pêcheries en 1916-1917 se sont élevés à 305,000 piastres.

M. CAHILL: Combien maintenant ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne puis dire exactement ce que sera l'augmentation parce qu'il faut étudier soigneusement la liste des fonctionnaires et voir quelles augmentations ils doivent recevoir. Nous ne l'avons pas encore fait. Nous demandons le crédit d'abord, et examinerons avec soin la liste après.

M. SINCLAIR: Chaque fonctionnaire aura-t-il sa part de l'augmentation générale ?

L'hon. M. BALLANTYNE: La commission du service civil fixera les appointements. J'espère qu'il y aura une augmentation générale, parce que les fonctionnaires des pêcheries sont loin d'être suffisamment rétribués à l'heure actuelle. J'espère que lorsque la commission du service civil fixera définitivement les appointements, elle donnera à ces employés fidèles et capables, et selon leur mérite, les appointements auxquels ils ont droit.

M. McKENZIE: Il y a un grand nombre de fonctionnaires dans diverses parties du pays—je pense qu'on les appelle commissaires—qui ont la surveillance de tout un comté et parfois plus. Ils ne reçoivent que de maigres appointements avec leurs frais de route. Le ministre voudra-t-il nous dire dans les quatre comtés de Cap-Breton, quels sont les appointements et les frais de route des divers fonctionnaires ?

Peut-être ne devrais-je pas ennuyer le ministre en demandant l'état comparatif pour toute l'île du Cap-Breton. Mais qu'il prenne un seul comté; et qu'il donne une idée de l'état des comptes au double point de vue des salaires et des dépenses de voyages.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je pense que l'honorable député veut parler des surveillants. Il y en a huit dans le comté d'Inverness. Au port de l'est, le surveillant reçoit un salaire annuel de 120 dollars, avec une allocation de 10 cents par mille pour dépenses de voyage. A Kingsville, M. McLellan reçoit 50 dollars; à la Baie-Plaisance, M. McIntosh en reçoit 75; et à Port-Hood, M. John A. McDougall reçoit 150 dollars, Ce sont des surveillants et non des gardiens.

M. McKENZIE: Le ministre donne les salaires. Je voulais aussi le montant payé à ces fonctionnaires pour dépenses de voyage, afin de comparer les deux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les centaines de surveillants ont une allocation de 10 cents par mille pour dépenses de voyage. J'essayerai de donner le montant des dépenses de voyage, mais je suis peiné de n'avoir pas ces renseignements devant moi à présent.

M. McKENZIE: Je ne suis pas très exigeant là-dessus. J'ai eu l'occasion de m'enquérir privément sur ce sujet, il y a une couple d'années. Je constate que les salaires sont très petits, mais que l'accumulation des dépenses de voyage s'élève de beaucoup. Il y a quelques années, je suggérai au ministre qu'il était de beaucoup préférable pour le pays, et pour l'intégrité et l'honnêteté des fonctionnaires, qu'on leur payât un salaire fixe et qu'on abandonnât

le système pernicieux de les inviter à rembourser leurs comptes pour obtenir des sommes auxquelles ils n'ont pas droit.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je conviens facilement avec l'honorable député que le système n'est pas bon et qu'il prête à des abus. Toutefois, nous nous proposons de l'abandonner et d'allouer à ces surveillants des pêcheries, pour leurs dépenses de voyage, une somme annuelle fixe proportionnée à la région qu'ils parcourent, soit environ 200 dollars. Le présent système prête à la critique, comme l'a très bien dit l'honorable député; un surveillant malhonnête des pêcheries pourrait rembourser ses dépenses de voyage. Je ne dirai pas que cela a été fait; mais la possibilité de le faire existe; et le système sera modifié.

M. ROSS: Je voudrais des détails sur cet article, qui semble comprendre trois sujets: les salaires et déboursés des fonctionnaires et gardiens des pêcheries; le service de patrouille des pêcheries; et l'ostréiculture. Je voudrais que le ministre donnât au comité les montants dépensés à chacun de ces sujets l'an dernier; ceux qu'il prévoit devoir dépenser cette année; combien il y avait de fonctionnaires quant au premier sujet l'an dernier, et combien il s'attend à en employer cette année.

L'hon. M. BALLANTYNE: Au sujet des salaires et déboursés des surveillants des pêcheries, on a dépensé l'an dernier 305,000 piastres; à celui du service de patrouille, 190,000 piastres. Le nombre des gardiens des pêcheries était de 806, l'an dernier; il est de 392, cette année. Les surveillants, en 1917-1918, étaient au nombre de 134, chiffre que nous espérons réduire de beaucoup cette année. Le nombre des inspecteurs était de 24 en 1917 et de 21 en 1918. Quant à la distribution de la dépense sans l'augmentation demandée, c'est une matière qu'il faudra déterminer plus tard.

M. ROSS: Et l'ostréiculture?

L'hon. M. BALLANTYNE: La dépense pour ces fins, l'an dernier, fut de 6,000 piastres.

M. ROSS: Que sera-t-elle cette année?

L'hon. M. BALLANTYNE: Tout ce que nous prévoyons, c'est qu'elle sera beaucoup plus forte l'an prochain que l'an dernier.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre ne semble pas donner beaucoup d'encouragement à l'ostréiculture. Et je regrette excessivement qu'il soit décidé à arrêter la propagation du homard sur le littoral. Je note qu'une réunion des intéressés aux pêcheries canadiennes eut lieu, il y a quelques jours, en cette ville. Entre autres choses, on recommanda de dépenser quelque argent à la propagation du homard et au développement de l'ostréiculture. Le ministre était présent et prononça un discours. D'une façon générale, il loua les assistants de l'intérêt qu'ils portaient aux pêcheries. Il approuva leurs propositions; mais il n'entra pas dans les détails de la politique prochaine du Gouvernement. Le ministre se rappellera qu'à son entrée en fonctions, il y a quelques années, vingt-sept établissements étaient employés, sur le littoral des Provinces maritimes, à la propagation du homard. Plusieurs personnes croyaient ce travail très utile.

Lors d'une réunion du comité parlementaire de pêcheries, il y a deux ans, l'attitude du département relativement aux homards a été très violemment critiquée. La plupart des députés des Provinces maritimes, qui faisaient partie du comité, étaient d'avis que l'on avait fait une erreur en fermant les homarderies sans plus ample examen. Je sais que pour cela, le ministre avait pris l'avis d'un certain expert de Kingston, qui prétend être très au courant de la reproduction des homards. Je ne doute pas que l'expert en question ait des connaissances théoriques approfondies, mais comme tous ces savants, il ne connaît pas tout et peut avoir fait une erreur dans ses conclusions sur la reproduction du homard. Je sais que cela fait le sujet d'une dispute depuis plusieurs années. La somme dépensée pour la propagation des homards était, si je me rappelle bien, d'environ $30,000 par année. Ce n'était pas beaucoup, et les gens de la côte étaient d'opinion que cet argent était bien employé.

Le ministre se rappelle que le comité des pêcheries n'avait pas approuvé la décision qu'avait prise le département de fermer les homarderies, il y a deux ans, sur la recommandation d'un certain professeur de Kingston et sans consulter les députés, ni les commerçants, ni les gens intéressés dans cette industrie. A cette réunion, le ministre avait déclaré qu'il convoquerait une assemblée générale de toutes les personnes intéressées, à Halifax. L'assemblée eut lieu, mais le ministre n'était pas présent. L'opinion ne fut pas unanime, quant à savoir si le ministre avait raison de fermer les homarderies. Il attendait pour les fermer d'avoir l'avis de l'assemblée. Je pensais qu'il serait présent pour connaître les vues des gens des Provinces maritimes, et j'ai regretté qu'il n'ait pu venir. Je ne pense pas que l'opinion exprimée à cette

assemblée ait pu le convaincre qu'il avait raison de fermer les homarderies.

Depuis ce temps-là, sans soumettre la question au comité des pêcheries ou aux députés, je crois comprendre que le ministre et ses collaborateurs ont décidé de fermer complètement les homarderies et de les offrir en vente. En réalité on en a vendu beaucoup, mais je ne sais pas si elles ont été toutes vendues. Il me semble que c'était une mesure plutôt extraordinaire à prendre de la part du département, sans le consentement des représentants des provinces maritimes, dont plusieurs, à ma connaissance personnelle, n'étaient pas de cette opinion. Si notre avis a quelque poids, nous voudrions ainsi que les gens que nous représentons, avant qu'on prenne une décision finale, avoir au moins l'occasion de discuter la chose et donner notre opinion. Les gens le long de la côte, dans ma province, sont très mécontents de la décision prise par le ministre.

Je sais très bien qu'il y a deux opinions différentes relativement aux homarderies. Il est évident que si nous pouvions empêcher la destruction des alevins, nous n'aurions pas besoin de ces établissements. Mais on peut en dire autant du saumon, de la truite et des autres poissons. Nous avons des établissements pour la reproduction des poissons, pourquoi n'en ferait-on pas autant pour le homard? La meilleure manière de propager le saumon est évidemment la manière naturelle, si elle est possible, et, comme je l'ai dit, c'est la même chose pour tous les autres poissons. Mais j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi le ministre fait une distinction quand il s'agit de la propagation du homard. C'est pourquoi j'aimerais qu'il me donnât des explications, quoique je suppose bien que cela ne servira pas à grand'chose, maintenant qu'il a décidé d'abandonner les homarderies.

Je voudrais aussi savoir ce que le ministre a fait pour empêcher la destruction des alevins de homards. Les homarderies étaient très utiles pour cela. Quand les alevins étaient pris, on les conservait dans les homarderies, et chaque année on plaçait des millions de ces jeunes homards dans l'eau, ce qui, sans aucun doute, aidait à maintenir l'industrie. Maintenant nous sommes revenus à l'ancien système, et d'après ce que j'apprends, sur la côte, on n'a absolument rien fait pour protéger les reproducteurs. Si le ministre n'a pas l'intention d'agir dans ce sens, je crois qu'il a eu tort d'abandonner les homarderies.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il me semble que nous irions plus vite en étudiant les articles dans l'ordre où ils sont placés. Quand nous arriverons à l'article des établissements de pisciculture, il me fera plaisir de répondre à l'honorable député.

M. SINCLAIR (Guysborough): Aucun article n'a trait aux homards.

L'hon. M. BALLANTYNE: Les homarderies viennent sous l'article que j'ai désigné.

M. ROSS: Je ne tiens pas à trop insister sur cet article. Mais le ministre nous a dit que, l'an dernier, on a affecté certaines sommes aux appointements et au service de surveillance des pêcheries. L'an dernier, il nous a demandé l'ouverture d'un crédit de $500,000 et cette année il compte consacrer 600,000 dollars à l'ostréiculture. Le crédit est ainsi majoré de 100,000 dollars. Je tiens à savoir quel est l'article ainsi majoré. Le ministre devrait être en mesure de nous éclairer sur ces augmentations de dépenses affectées à chaque branche du service.

L'hon. M. BALLANTYNE: En ce qui concerne les pays d'huîtres, ils sont sous la direction des gouvernements provinciaux, et voilà pourquoi le Gouvernement fédéral n'entend pas dépenser plus de $600,000. J'ai indiqué aussi clairement que possible que ce crédit de $100,000 est affecté aux appointements des préposés des pêcheries et aux frais du service de surveillance; mais quant à dire en détail les sommes destinées aux appointements du personnel des pêcheries et aux frais du service de surveillance, c'est ce que je ne saurais faire sans avoir étudié la question par le menu. Ce qu'il me faut faire d'abord, c'est d'obtenir des membres du comité qu'ils m'accordent 100,000 dollars, puis nous en ferons la répartition sous ces trois rubriques. Je ne saurais donner de précisions, à un dollar près, sur les sommes qui seront allouées au service de surveillance et aux fonctionnaires.

M. ROSS: Dites-le-nous à 10,000 dollars près.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministère des Pêcheries devrait être en mesure de donner des précisions sur les sommes dont il a besoin. Il est fort singulier que ces messieurs décident de nous demander 100,000 dollars, sans savoir l'emploi qu'ils feront de ces deniers. Cette façon de voter des crédits n'est guère commerciale. Dans une maison de commerce, dans une banque notamment, s'il est question de majorer les appointements et qu'on ait besoin

de 100,000 dollars dans ce but, les directeurs présentent un état de compte et donnent toutes les précisions voulues sur la somme demandée et l'emploi qu'ils en veulent faire. Mais les fonctionnaires du bureau des pêcheries demandent une somme de 100,000 dollars en bloc, sauf à se demander plus tard l'emploi qu'ils en feront.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a parfaitement raison. J'ai moi-même exercé le commerce, et je sais avec quel soin les actionnaires étudient une majoration projetée de 100,000 dollars. Ils tiendraient d'abord à savoir ce que les directeurs en feraient. Si je leur disais que cette somme est affectée à la surveillance des pêcheries et aux appointements des surveillants des pêches, ils demanderaient tout naturellement des précisions sur les sommes affectées à l'augmentation des frais de surveillance et des appointements. En chiffre rond, comme l'honorable député l'a demandé, ce serait 60,000 dollars pour la surveillance et 40,000 dollars pour les appointements. Ce n'est pas d'une parfaite exactitude, mais c'est une estimation approximative.

M. CAHILL: Quelle est la cause de cette forte augmentation de 60,000 dollars pour le service de surveillance?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est qu'on a laissé le service se détériorer, par suite de la guerre; nous n'avons pas eu une service de protection suffisante. Maintenant que la guerre est finie, nous augmentons le nombre des patrouilleurs et des fonctionnaires chargés de donner aux pêcheries la protection convenable. C'est ce que nous n'avons pu faire durant la guerre.

M. McKENZIE: Les lignes du littoral de l'île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse comprennent un grand nombre de milles, et je ne m'explique pas qu'un seul homme puisse faire tout ce trajet durant la courte période de pêche et bien s'acquitter de sa tâche. S'il avait toute l'année à sa disposition, ce serait tout autre chose; mais la pêche dans les Provinces maritimes commence vers la mi-mai et se termine en août; or, un seul homme ne saurait inspecter tous les différents endroits de pêche dans cet intervalle de temps. L'inspecteur est supposé examiner les caques de homards, afin de s'assurer si l'on s'acquitte bien de ce travail dans les homarderies, si les gardiens remplissent bien leur fonction et ainsi de suite. Il est absolument impossible qu'un seul homme fasse toute cette besogne. S'il est nécessaire qu'il y ait un fonctionnaire sur place, il en faudrait plus d'un; mais je ne suis pas partisan de cette réforme, parce que si l'on fait un bon choix de préposés aux pêches, il serait inutile de nommer un surintendant. L'argent que le ministre veut consacrer aux appointements de ce fonctionnaire serait mieux employé si on le réservait aux préposés locaux—non pas à des gardiens, mais à des inspecteurs et autres fonctionnaires dans les diverses provinces. En majorant leurs appointements et en leur imposant des fonctions plus onéreuses, il obtiendrait un travail de plus de valeur de ses employés et de meilleurs résultats en général.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je le comprends, il serait impossible que ce fonctionnaire visitât en si peu de temps tous les différents endroits de pêche dans les Provinces maritimes, mais il le fera graduellement. Nous essaierons d'obtenir les services d'un homme qui soit au courant des conditions locales et qui puisse coordonner le travail. De l'avis de l'inspecteur en chef des pêcheries en Colombie-Anglaise, cette réforme est judicieuse. S'il faut plus d'un fonctionnaire, il sera peut-être nécessaire d'en demander un autre à la prochaine session; mais j'espère qu'un seul fonctionnaire pourra réussir à faire toute la besogne.

Actuellement, les inspecteurs des Provinces maritimes font rapport à Ottawa; l'intention est de les faire rapporter à l'inspecteur en chef des Provinces maritimes et de coordonner ainsi l'ouvrage.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désire faire mention d'une requête qui m'a été adressée plusieurs fois par des cultivateurs qui vivent le long de la rivière Sainte-Marie, en Nouvelle-Ecosse. Il y a quelques années, ces cultivateurs étaient autorisés à tendre leurs filets une ou deux fois par semaine à travers la moitié de la rivière afin de prendre du saumon pour leur propre consommation. Ils se trouvaient très satisfaits de ce privilège dont avaient joui leurs aïeux depuis des générations. Mais le département a décidé qu'on ne pourrait plus tendre de filets dans cette rivière pour prendre du saumon. Or, le cultivateur n'a pas le temps de pêcher le saumon à la mouche comme le font les amateurs. J'admets avec le ministre qu'on doit conserver la pêche dans cette rivière, mais il s'agit de savoir si nous réussirons à le faire par la méthode que nous employons. Le résultat des méthodes rigides qui sont employées, c'est que beaucoup de

gens du voisinage deviennent des violateurs de la loi. Ils prétendent que le saumon leur appartient et non aux amateurs de pêche, parce que la rivière traverse leurs fermes; que le droit de pêcher le poisson est un droit ancien qu'ils ont eu depuis longtemps et qu'on n'aurait pas dû leur enlever. Ils donnent satisfaction à leur conscience avec ce raisonnement et ils violent la loi en prenant du saumon pendant la nuit. Je ne crois pas que cela nuirait à la pêche dans la rivière si, une fois ou deux par semaine, on leur permettait de tendre leurs filets à certains endroits à tavers la moitié de la rivière et si la loi était rigoureusement appliquée contre quiconque barrerait la rivière pendant la nuit ou violerait les règlements. C'est la proposition qu'ils m'ont soumise et leur requête paraît raisonnable. C'est ce qui a été fait dans quelques cours d'eau du Nouveau-Brunswick. S'il est vrai que des cultivateurs établis le long de certaines rivières du Nouveau-Brunswick peuvent tendre des filets en vertu de certains règlements, et si cet usage ne nuit pas à la pêche dans ces localités, je demanderai au ministre de considérer l'opportunité d'accorder le même privilège aux cultivateurs situés sur les bords de la rivière Sainte-Marie.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a raison en ce qui a trait au fleuve Saint-Jean; c'est un cours d'eau beaucoup plus large que la rivière Sainte-Marie. Les règlements au sujet de cette dernière prévoient qu'il n'y aura pas de filet plus haut que le flux et le reflux de la marée. Si l'on a jamais permis la pose de filets dans cette rivière, ce doit être il y a des années. Je rafraîchirai ma mémoire et trouverai à quelle date ce privilège existait.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le fleuve Saint-Jean est très long et à certains endroits, il n'est pas plus large que la rivière Sainte-Marie. Si ce règlement s'applique au fleuve Saint-Jean tout entier, ou aux eaux supérieures du Saint-Jean, il serait conforme à celui de la rivière Sainte-Marie. Je sais que l'on permet à des pêcheurs de tendre leurs filets en aval des eaux de marée dans la Sainte-Marie. La particularité de la chose, c'est qu'en aval des eaux de marée, la rivière n'est pas beaucoup plus large qu'en amont. Mais quand nous arrivons aux eaux de marée, la défense existe et ceux qui demeurent en amont ne peuvent pas tendre leurs filets. Si le Saint-Jean est ouvert tout le long de son cours, il me semble qu'on ne devrait pas établir de distinction entre lui et la Sainte-Marie. Quel résultat a-t-on obtenu pour le Saint-Jean? Est-ce satisfaisant ou préjudiciable à la pêche? La prétention des gens qui m'ont fait ces représentations est que ce serait à l'avantage de la pêche; qu'il n'y aurait pas autant de violations de la loi; qu'ils ne barreraient pas la rivière la nuit, parce qu'on les empêche de prendre du poisson autrement qu'à la mouche ou à l'hameçon, puisqu'on leur interdit de pêcher au filet. Ce serait une bonne chose pour la pêche dans la rivière, si on leur donnait cette autorisation. Je voudrais savoir ce qu'on a obtenu au Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le règlement ne vise qu'une partie du fleuve Saint-Jean, de Fredericton à Andover, et le fleuve, dans cette partie, est très large, comme le sait l'honorable député, tandis que la Sainte-Marie est peu large. Dans tous les cas, j'examinerai la question et je verrai ce qu'on pourra faire.

M. COPP: Je n'étais pas à la Chambre, il y a un instant, quand mon honorable ami a parlé de l'ostréiculture. J'ai compris qu'on ne consacrait que $6,000 à l'ostréiculture. Cette somme est-elle pour tout le Canada ou seulement pour les Provinces maritimes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Pour les Provinces maritimes principalement.

M. COPP: Si la culture et la protection des huîtres est de quelque importance, le montant que le ministre consacre à cette entreprise est très faible. J'ai en mains un rapport adressé au ministre par un fonctionnaire du département et je constate qu'à la page 17, on lit:

> La situation de l'ostréiculture dans les Provinces maritimes est extrêmement peu satisfaisante. Il y a dans ces provinces environ 10,550 acres de bancs d'huîtres naturels, c'est-à-dire: 5,000 acres au Nouveau-Brunswick; 4,300 à l'île du Prince-Edouard et 1,250 acres à la Nouvelle-Ecosse. Il existe toutefois aux environs du littoral de ces provinces des milliers d'acres qui pourraient produire d'excellentes huîtres si l'on s'y livrait raisonnablement à la culture artificielle.

Si ce rapport a une signification quelconque, cela veut dire que le ministre n'adopte pas une ligne de conduite convenable en ne demandant qu'un crédit de 6,000 piastres dans les Provinces maritimes, car il n'est pas sans savoir que les bancs d'huitres ont été grandement dépeuplés en ces dernières années. Il est devenu, pour ainsi dire, impossible de se procurer des huîtres et les prix ont triplé et même quadruplé. S'il

existe le long des côtes de ces provinces des milliers d'acres qui pourraient être consacrés au développement de l'ostréiculture, le ministre ferait mieux, à mon avis, de consacrer de plus fortes sommes à cette industrie et de rogner ailleurs.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'insiste pas pour obtenir des crédits plus élevés, pour la bonne raison que les autorités provinciales ont la haute main sur les bancs d'huîtres. Le Gouvernement fédéral s'efforce de décider les autorités provinciales à lui remettre l'administration des bancs d'huîtres, et si cela se fait, nous serons heureux de dépenser de plus fortes sommes; à l'heure qu'il est toutefois, le Gouvernement fédéral ne peut faire mieux.

M. COPP: Si le Gouvernement fédéral a raison de dépenser 6,000 piastres pour l'entretien de bancs d'huîtres appartenant aux autorités provinciales, nous pourrions soutenir qu'il aurait tout autant raison de dépenser plus. Si le pouvoir fédéral n'a pas la haute main sur les bancs d'huîtres dans les Provinces maritimes, pourquoi débourse-t-il un seul sou?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il y a par ci par là quelques bancs publics qui ne sont pas affermés et sur lesquels les autorités fédérales exercent juridiction. Règle générale, les bancs d'huîtres sont sous la juridiction des gouvernements provinciaux; or, dans l'intérêt général et pour la protection des quelques bancs publics sous la surveillance du pouvoir fédéral, nous demandons l'adoption d'un faible crédit de 6,000 piastres. Je partage absolument l'opinion de l'honorable député et j'admets que si le gouvernement fédéral avait juridiction sur tous les bancs d'huîtres, nous affecterions des sommes plus considérables au développement de cette industrie.

M. COPP: Je ne sais si le ministre est au fait qu'une compagnie particulière du Nouveau-Brunswick se livre à l'ostréiculture depuis quelques années; or, si je suis bien renseigné, cette compagnie a reçu de l'aide du Gouvernement fédéral. Le département a-t-il reçu quelque rapport touchant les succès de l'entreprise?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai reçu aucun rapport à ce sujet.

M. COPP: Le ministre voudra-t-il s'assurer s'il n'y a jamais eu de rapports de faits au département? La question est très importante.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette compagnie n'a jamais reçu d'aide de la part du Gouvernement fédéral.

M. SINCLAIR (Queens, I.P.-E.): En réponse à ma question tout à l'heure, le ministre a fait allusion à un certain rapport du capitaine Kemp. Ce rapport renferme-t-il quelques renseignements relativement à une maladie qui sévit dans les huîtrières des Provinces maritimes, et particulièrement à l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui; M. Kemp a fait allusion à cette maladie épidémique qui a éclaté. Si j'ai bien compris, l'épidémie est mâtée à l'heure qu'il est, mais elle revient à époque périodique et les huîtres sont malades.

M. SINCLAIR (Queens, I.P.-E.): Est-ce que les moyens de combattre ces maladies des huîtres tombent sous la juridiction du département des Pêcheries et une partie de cette somme sera-t-elle consacrée à cette fin?

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette question des maladies attaquant les huîtres a été étudiée à fond par des savants, mais jusqu'à ce jour on n'a pu encore trouver de remèdes absolument efficaces.

M. McKENZIE: Est-ce qu'un particulier, qui a un banc d'huîtres en face de sa terre a le droit de se livrer à l'ostréiculture sans obtenir un permis?

L'hon. M. BALLANTYNE: Un particulier est tenu d'obtenir un permis des autorités provinciales.

M. SINCLAIR (Queens, I.P.-E.): Est-ce qu'il ne serait pas sage, puisque nous considérons l'à-propos d'augmenter les deux autres crédits inscrits sous ce titre, d'augmenter aussi le crédit affecté à l'ostréiculture, afin de développer nos bancs d'huîtres et faire des recherches scientifiques afin de trouver un remède aux maladies qui les dépeuplent? Est-ce que ces recherches ne sont pas du domaine de la commission biologique?

L'hon. M. BALLANTYNE: La commission biologique a déjà pris des mesures à cet effet. Je discuterai encore la question avec les membres de la commission. Je ne suis pas en mesure de discuter la question au point de vue scientifique, mais je puis certainement offrir aux commissaires une somme plus élevée que 6,000 piastres, s'ils l'exigent.

Passes migratoires et nettoyage des rivières, $30,000.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette dépense a surtout pour objet de nettoyer les rivières de la Colombie-Anglaise. Le saumon

remonte les petits cours d'eau comme les grands, pour frayer et, par suite de la nature montagneuse du pays, ces cours d'eau sont sujets à s'emplir de branches d'arbres qui en gênent la circulation.

M. COPP: J'avais écrit au ministère touchant une passe migratoire à établir dans la rivière Petitcodiac. Ce travail est-il avancé?

L'hon. M. BALLANTYNE: Un plan et un devis ont été dressés, et l'ouvrage sera exécuté.

Inspection de poisson mariné, $15,000.

M. McKENZIE: N'y a-t-il pas un projet de loi relativement à cette inspection? Si le ministre se propose de soumettre ce projet au Parlement au cours de la présente session, j'aimerais à avoir d'autres éclaircissements à ce sujet. Il peut se faire néanmoins que le règlement ne m'autorise point à mettre l'affaire sur le tapis à l'occasion de cet article de dépense. L'inspection obligatoire des pêches est une tâche quelque peu désagréable à remplir. Le projet dont je parle est venu devant la Chambre en l'absence du ministre et il a subi une vive opposition. Je voudrais, par conséquent, que le ministre pesât mûrement les choses avant d'insister pour que la Chambre l'adopte.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous avons consulté tous ceux que cela concerne et la plupart désirent qu'il soit fait obligatoirement une inspection du poisson mariné. L'affaire a de plus été discutée avec les diverses associations qui sont venues me voir et le projet dont parle mon honorable ami est déposé en vue de répondre à leur désir.

M. McKENZIE: J'ai fait observer au ministre intérimaire de la Milice et des Pêcheries au commencement de la session que cette inspection était susceptible de donner lieu à de nombreuses difficultés et complications amenant des procès. Dans le nord du comté de Victoria, par exemple, où existent des établissements de pêche considérables, un particulier pourra avoir préparé 500 barils de harengs et croire que c'est bien du hareng n° 1. Il le vend comme tel à une maison d'Halifax. Rien ne détermine l'endroit où le poisson sera inspecté. Celui qui achète ce hareng à Halifax, sans dire qu'il se propose de le faire inspecter trouvera un inspecteur pour dire que le hareng n'est que du n° 2 ou du n° 3; puis le tour est joué et il ne reste plus qu'à en subir les conséquences. Le poisson est vendu et hors d'atteinte de celui qui l'avait en sa possession. S'il doit y avoir une inspection, elle devrait être faite sur le lieu où le poisson est paqué; autrement, des querelles à n'en plus finir surgiront entre l'acheteur et le vendeur, alors que, règle générale, un pêcheur a bien peu les moyens de soutenir la dépense d'un procès. Il y a beaucoup d'autres motifs pour ne pas imposer à la hâte cette inspection. Il peut y avoir de gros marchands qui soient en faveur d'une inspection obligatoire, mais ce n'est pas du particulier qui achète du pêcheur le long de la côte le poisson qu'il revend que je me préoccupe, mais c'est du pauvre diable qui prépare de petites quantités de poisson et se tire très bien d'affaire depuis soixante et quinze ou cent ans.

Je trouve mauvais que l'on impose d'autres devoirs et d'autres obligations à ce particulier, il a déjà assez de mal à faire son chemin. Il faut qu'il se fraye une route à travers l'Atlantique et lutte contre les éléments pour prendre du poisson qui, une fois pris, lui imposera mille obligations gênantes. Jusqu'ici, on a mis en conserve de très excellent poisson dans la province de la Nouvelle-Ecosse, sans que personne ait fait entendre de plaintes bien sérieuses. Il y a de l'intérêt de tout pêcheur de ne mettre en baril que du bon poisson, à cause de la lutte que lui font ses voisins. La concurrence a ainsi de bons effets et, à moins que le ministre ne découvre que le commun des pêcheurs veut bien de ces nouvelles obligations, je ne suis pas d'avis de les lui imposer. S'il consent à se soumettre à cette inspection, c'est son affaire, mais rien jusqu'ici ne me porte à le croire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cette somme a pour objet l'inspection volontaire du poisson, celle que l'on fait depuis nombre d'années. C'est un crédit annuel. Lorsque viendra devant la Chambre le projet de loi dont parle mon honorable ami, tout le temps voulu sera donné pour le débattre.

M. PEDLOW: Le ministère assure-t-il l'inspection des huîtres? Quelle protection le public a-t-il contre la vente d'huîtres mauvaises?

L'hon. M. BALLANTYNE: Aucune. J'ai eu le malheur moi-même de contracter les fièvre typhoïde pour avoir, je crois, mangé des huîtres.

Malheureusement, il ne peut-être offert de protection à ceux qui sont friands d'huîtres.

M. PEDLOW: Le ministère ne devrait-il pas protéger le public en empêchant qu'on ne lui vende des huîtres atteintes de mala-

die, et qu'on ne fasse naître ainsi différentes maladies parmi les consommateurs?

L'hon. M. BALLANTYNE: C'est là une question que je vais soumettre à la Commission biologique. Je voudrais que cette interdiction eût lieu, si s'est possible.

Appointements, construction et entretien d'établissements de pisciculture, $365,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre va-t-il s'occuper de la propagation des homards?

L'hon. M. BALLANTYNE: J'ai étudié le sujet avec soin avant que le Gouvernement n'eût fermé ses quatorze homarderies, et j'ai consulté plusieurs hommes d'affaires et hommes de science qui s'intéressent à cette industrie. D'après les renseignements que j'ai obtenus, je ne vois pas que l'œuvre de la propagation des homards soit pratique. Les pêcheurs prennent les homards et portent à la homarderie les œufs qu'ils ont enlevés de leurs nageoires anales. Or, nous avons trouvé que la propagation à la homarderie représentait environ 30 pour cent seulement, tandis que la propagation naturelle par la femelle était de 100 pour cent. Que les alevins proviennent de la homarderie ou des œufs traités d'après nature, ils sont envoyés à la mer. Les homarderies ont coûté cher et au lieu d'être utiles à l'industrie, elles lui ont nui. Voilà pourquoi j'en ai ordonné la fermeture. Cependant, j'ai procédé avec soin. L'honorable député l'a dit, j'ai attendu un an. Je me suis renseigné aux meilleures sources possible. Nous avons vendu trois des homarderies: une à Shippegan, pour $610; une à House-Harbour, pour $760, et une à Canso. Pour les fins de recherches scientifiques de la Commission biologique, nous avons retenu les homarderies d'Arichat, d'Antigonish, de Bayview, de Charlottetown et de Port-Daniel. Celles qui nous restent sont à vendre; ce sont celles d'Inverness-Harbour, du Petit-Bras-d'Or, d'Isaac's-Harbour, de Georgetown, de Shemogue et de Bouctouche. N'étant pas expert dans l'industrie du homard, je n'avais rien de mieux à faire que de consulter des gens des Provinces maritimes qui y sont intéressés. Je me suis urtout inspiré du rapport du professeur Knight. Si la propagation dans les homarderies ne représente que 30 pour cent, quand celle qu'on obtient par voie naturelle représente 100 pour cent, il était évident que les homarderies n'avaient pas leur raison d'être et que les intérêts de cette industrie en exigeaient l'abolition.

M. SINCLAIR (Guysborough): Sur quoi l'honorable ministre se fonde-t-il pour dire que la propagation par voie naturelle représente 100 pour cent?

L'hon. M. BALLANTYNE: Sur l'opinion du professeur Knight.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le professeur Prince, notre autorité en cette matière, était opposé à la mesure prise par le ministre. Je ne connais pas le professeur Knight, mais personne ne soutiendra que la propagation par voie naturelle a représenté 100 pour cent, parce que c'est chose impossible à démontrer. Un professeur qui fait cette assertion ne sait pas ce qu'il dit. Si nous avons obtenu une propagation représentant 30 pour cent, nous avons très bien réussi. Les œufs d'un homard sont innombrables, ils se chiffrent par centaines de mille, sinon par millions. A en croire les rapports du ministère, ces homarderies ont mis à l'eau des centaines de millions d'alevins de homards, tous les ans; ils étaient bien en vie, mais on ne pouvait pas dire s'ils continueraient de vivre, et c'est ce dont le ministère ne s'est jamais enquis. On mettait les petits homards à l'eau à environ trois milles de la côte, et on les abandonnait ensuite à leur sort. Ils étaient tout petits; j'en ai vu qui n'étaient pas plus gros qu'un maringouin. Les savants ont pensé qu'ils flottaient à la surface jusqu'à ce qu'ils fussent développés, et qu'ils plongeaient ensuite jusqu'au fond de la mer. Je ne sache pas que le ministère ait jamais fait d'enquête pour découvrir s'ils survivaient; mais la question de leur survivance a provoqué des discussions parmi les pêcheurs. Le ministère aurait dû s'assurer de ce qui en est, et il est certainement capable de s'en assurer. Ce dont je me plains surtout, c'est que le ministre ait agi sans consulter ceux des députés qui sont intéressés dans les pêcheries. N'est-il pas étrange que, par rapport à une question comme celle-ci, qui n'est pas une question de politique mais d'affaires, et sur laquelle il ne saurait y avoir divergence d'opinion entre le Gouvernement et l'opposition en ce qui concerne le mode d'administration à adopter, l'honorable ministre, bien qu'il existe un comité des pêcheries, ait cru devoir. . . . .

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député se rappelle certainement que, l'an dernier, je me suis présenté devant le comité et que j'ai traité ce sujet à fond. Etait-il bien ou mal de cesser de propager artificiellement le homard, c'est à la science seule de le dire. Le professeur Knight et le conseil de biologie, qui renferme quelques-uns des membres les plus éminents des universités canadiennes, y compris le professeur Prince, ont fortement conseillé cette

démarche, et je ne puis faire autrement que d'écouter des savants faisant autorité comme ceux dont j'ai rapporté l'avis. Cependant, je me rappelle que je me suis présenté devant le comité et que j'ai passé une demi-heure, ou plus, à traiter ce sujet même.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est vrai. Je n'ai pas eu le privilège d'assister à la réunion du comité, lorsque le ministre a comparu. Cependant, il y a eu plusieurs réunions et si la question avait été mise aux voix, la conduite de mon honorable ami aurait été désapprouvée presque d'un commun accord. Le président du comité nous a priés de ne pas adopter un projet de résolution blâmant l'acte du département sans entendre le ministre. Plus tard, celui-ci s'est présenté devant le comité et il a fait une déclaration; mais, personne ne sait s'il a convaincu le comité auquel il n'a pas donné l'occasion de se réunir de nouveau et de tirer des conclusions. J'avais compris qu'il déclarait qu'il réunirait les pêcheurs, les fabricants de conserves de poisson et ceux qui s'intéressent aux pêcheries dans les Provinces maritimes, et qu'il leur soumettrait la question. La réunion a eu lieu à Halifax, l'an dernier, mais le ministre ne nous a pas dit quelle a été sa décision. J'ai assisté à la réunion; cependant, je ne me souviens pas qu'une décision ait été prise relativement à cette question. Si elle avait été mise aux voix, il y aurait eu une forte divergence d'opinions.

Au demeurant, il y a en cette enceinte plusieurs représentants des Provinces maritimes, et je voudrais savoir ce que nous avons à faire ici et si nos conseils ne seront pas écoutés. Ne nous consultera-t-on pas sur une question comme celle-ci, et un professeur de Kingston décidera-t-il si nos établissements d'homariculture fermeront leurs portes? Je reproche au ministre d'avoir décidé de les fermer et de vendre ces établissements, sans avoir consulté les membres du Parlement qui portent intérêt aux pêcheries. Dans ma circonscription, dit-il, il a vendu un établissement qui accomplissait un excellent travail. Peu m'importe le prix qu'il a obtenu, s'il a conclu un mauvais marché en le vendant. On n'a pas fait cas de leur avis, et si le comité eût été consulté, il eût blâmé la démarche du département.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député ne me rend guère justice. Il me reproche de n'avoir pas assisté à l'assemblée d'Halifax, lorsque j'assistais à la conférence de Londres, en Angleterre.

[L'hon. M. Ballantyne.]

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne me plains pas de cela.

L'hon. M. BALLANTYNE: Quant à l'affirmation que ces questions n'ont pas été soumises aux membres du Parlement, je suis pleinement d'accord avec l'honorable député. Toute l'affaire a été renvoyée au comité des pêcheries; mais, malheureusement, les ministres sont tellement pris dans l'engrenage des affaires publiques qu'ils ne peuvent assister aux réunions des comités aussi souvent qu'ils le voudraient. Ainsi, le comité des pêcheries devait se réunir ce matin, à onze heures. Combien de rendez-vous avais-je pour cette heure-là? Une séance importante du cabinet avait lieu à onze heures et j'étais prié de m'y rendre. Une nombreuse députation d'ouvriers qui représentaient les chantiers de construction navale de l'Est, désirait une rencontre à la même heure. Puis, il y avait une réunion du comité des pêcheries. Eh bien, j'ai décidé de recevoir les ouvriers et, par conséquent, je n'ai pas pu, à mon grand regret, être présent à la séance du comité des pêcheries. Je voudrais assister à toutes les réunions; cependant, s'il est des hommes qui auraient raison de se mettre en grève, ce sont les ministres d'Etat.

On parle de travailler huit heures par jour! Nous sommes pris dès la première heure du matin jusqu'à cette heure avancée de la nuit, et il est fort probable que deux ou trois personnes voudront encore nous voir, lorsque nous serons rendus à notre hôtel.

J'ai toujours renvoyé ces questions au comité des pêcheries qui a discuté ce sujet à fond. Il y a un an, mon bon ami de Queen-et-Shelburne m'a reproché de n'avoir pas assisté à une séance de comité. Je ne le pouvais vraiment pas, vu que tant d'autres affaires urgentes s'imposaient à mon attention. Toutefois, je suis toujours bien aise d'être présent, lorsque je le puis, et je n'ai jamais eu d'autre désir.

M .SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a-t-il obtenu le consentement ou l'approbation du comité des pêcheries relativement à la ligne de conduite suivie dans cette affaire?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui, à ce qu'il me semble. Personne ne s'est montré mécontent de la façon dont je voulais agir, et il m'a semblé, lorsque j'eus exposé la question sous ses divers aspects, que le comité était unanime à se ranger à mon avis.

Pour ce qui est de la convention d'Halifax, je dois dire que je n'y assistais point,

mais que j'y étais représenté par M. Found, directeur des pêcheries, qui me dit que ce sujet n'y fut pas même abordé, la discussion ayant porté sur les règlements relatifs à la pêche du homard. Si je me rappelle bien,—et j'ai assez bonne mémoire,—j'eus l'assentiment unanime du comité des pêcheries.

M. SINCLAIR: Je doute fort que le comité des pêcheries ait adopté une résolution portant sur ce sujet-là.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député de Northumberland (M. Loggie) était là; je regrette beaucoup de ne le point voir ici ce soir

M. SINCLAIR: Avant que le ministre daignât l'honorer de sa présence, le comité des pêcheries avait pris une attitude bien différente, et s'il lui avait été permis de se prononcer sur le sujet, sa décision eût été défavorable à l'action de mon honorable ami. Ce que je prétends, c'est qu'à la suite de la réunion tenue à Halifax, le ministre aurait dû, avant d'agir comme il a fait, convoquer le comité des pêcheries et se consulter avec les représentants des Provinces maritimes. Mais il ne fit aucun cas de ces représentants et s'en tint à ce qu'il avait déjà décidé.

C'est par pure politesse, sans doute, que les membres du comité se sont gardés de protester contre le langage que le ministre tint en leur présence. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas qu'ils lui aient signifié leur assentiment par le vote d'une résolution. Dans le temps, la question en resta là parce qu'on pensait que les exploitants des pêcheries des Provinces maritimes seraient appelés à la décider. Aucune décision satisfaisante n'ayant été arrêtée à la réunion d'Halifax, il était du devoir du ministre de convoquer de nouveau le comité des pêcheries et de lui donner l'occasion de se prononcer sur cette importante question.

M. TURGEON: J'approuve ce que mon honorable collègue (M. Sinclair) a dit de l'abolition des homarderies. Dans mon comté, celle de Shippigan a été vendue. Aux premiers temps de ma carrière parlementaire, je partageais le vif intérêt que M. le professeur Prince portait à l'exploitation des homarderies. La conviction me reste aujourd'hui que le professeur Prince avait raison d'attribuer une grande valeur à ces établissements, et je considère que l'on a eu tort d'en fermer les portes. A la fin de la dernière session, je comptais que, suivant ce que l'on avait fait entendre au comité des pêcheries, quelque lonctionnaire se transporterait jusque dans mon comté afin d'y étudier la situation. Mais personne n'y est venu et, cependant, on a vendu la homarderie—pour une bagatelle, j'imagine.

L'hon. M. BALLANTYNE: On nous l'a payée $610.

M. TURGEON: C'est à peu près le quart de ce qu'elle vaut aux yeux de quiconque tient à avoir un établissement pareil sur le rivage. Puis-je savoir le nom de l'acquéreur ?

L'hon. M. BALLANTYNE: W.-S. Loggie, Limited.

M. TURGEON: Cette maison a fait là une bonne affaire. Quelles mesures prendra-t-on à l'avenir pour assurer la propagation du homard ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne fais pas autorité en cette matière qui est entièrement du domaine scientifique et nullement de celui des affaires. La commission biologique est formée des plus illustres savants que nous avons pu recruter au Canada, et M. le professeur Prince en fait partie; or, c'est précisément cette commission qui a conseillé au ministre de la Marine et des Pêcheries, dans l'intérêt même de l'exploitation de la pêche du homard, de fermer les portes des établissements en question. Outre que j'ai pris l'avis des hommes de science, j'ai puisé des renseignements à d'autres sources et la question a été examinée à fond devant le comité des pêcheries.

Quant au comité, j'ignorais qu'il pût pousser la politesse au point de s'abstenir de se prononcer librement lorsqu'il m'était donné d'assister à ses séances. L'honneur est grand, en vérité; mais je compte bien que lorsque j'assisterai à ses séances, il ne se fera plus scrupule de dire sa façon de penser. Puisque les membres du comité se sont tous abstenus, l'année dernière, de souffler mot de cette question quand je me trouvais au milieu d'eux, peut-on me reprocher d'avoir considéré leur silence comme une marque d'assentiment à ce que nous avions projeté? Autant qu'il m'est possible d'en juger, la mesure que nous avons prise est sage et entièrement à l'avantage de l'industrie du homard; mais, je le répète, il s'agit ici d'une question d'ordre purement scientifique sur laquelle je me garde de formuler le moindre avis.

M. TURGEON: Qu'il me soit permis d'ouvrir un avis qui me paraît assez bon.

Les homarderies que l'on trouvait sur nos côtes ont disparu et il n'y a plus que deux moyens pour la protection de la pêche du

homard, le maintien de la saison interdite et la limite de la taille des homards pris au piège. La saison interdite a pu être de quelque utilité dans le passé, mais en réalité la limite de la taille des homards est la seule protection de cette industrie dans le golfe Saint-Laurent.

L'hon. M. BALLANTYNE: Et aussi la protection du homard femelle.

M. TURGEON: L'an dernier ou il y a deux ans, le ministre des Pêcheries a aboli le règlement relatif à la taille des homards de sorte que l'on pouvait pêcher les homards de toute taille. Il est assez difficile de mettre en vigueur ce règlement, et le seul moyen serait de rendre le fabricant de conserves responsable de la taille de chaque homard qu'il achète, soit qu'il fasse l'achat d'un pêcheur indépendant, soit qu'il emploie des pêcheurs à la journée. Le fabricant devrait être responsable de chaque homard qu'il met dans sa bouilloire. Il vaut mieux payer quelques dollars à des gardiens qui examineront soigneusement tous les homards qui seront mis en conserves que d'adopter des règlements qui ne seront pas observés.

Je ne veux pas faire d'observations trop longues à cette heure avancée, mais je répète que la seule protection de l'industrie du homard dans le golfe Saint-Laurent est de limiter la taille du homard à prendre. Depuis un quart de siècle on ne lui a permis de se développer dans ces eaux. Les Etats-Unis n'acceptent pas sur leur marché de homards de la baie de Fundy mesurant moins de 9 pouces ½ ou 10 pouces. Et malgré la pêche énorme qui se fait dans cette baie, le homard a pu se maintenir à cette taille.

On nous a dit que nos pêcheurs et nos fabricants ne seraient pas autorisés à prendre de petits homards, de sorte que dans quelques années, les gros homards seraient très abondants. J'ai toujours soutenu que, vu la situation de la pêche des dix dernières années, nous aurions dû interdire la pêche du homard dans le golfe durant deux ou trois ans au moins, et que la région aurait du être divisée en deux de façon à ne pas trop interrompre cette industrie. Je soumets ces considérations au ministre avec l'espérance qu'il les trouvera sages et verra à les mettre en pratique.

M. COPP: Je ne crois pas que mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon) s'est montré très juste à l'égard des fabricants de conserves, parce qu'il doit comprendre que dans les Provinces maritimes, au moins, les fabricants de conserves de homards n'ont mis que ¾ de livre de chair de homard dans une boîte d'une livre, et de cette façon ont conservé le homard.

Je ne sais pas lequel de ces item contient les dépenses des enquêtes des pêcheries, mais j'ai à la main un rapport précieux sur les pêcheries des homards, et je veux y appeler l'attention du comité. J'y trouve un article qui se rapporte à la mise en conserve du homard dans la province du Nouveau-Brunswick. Je vois qu'il y a 660 expéditeurs dans les diverses parties de la province, et que la production est de 195,993 caisses de 48 livres chacune. Si je ne me trompe, il n'y a que 36 livres dans une caisse de homards. Je déclare donc que ce rapport est absolument faux et de nature à induire en erreur le public sur la quantité de homard pris dans le Nouveau-Brunswick.

M. McKENZIE: On a réservé l'article 230 relatif à l'amélioration des pêcheries en eau profonde. Certains honorables députés ne sont pas à la Chambre ce soir qui désirent discuter diverses questions des pêcheries, et je prierais le ministre d'attendre quelques jours avant de procéder à l'étude de cet article. J'ai l'impression que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) sera absent une dizaine de jours.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'y a pas de député que je désirerais plus obliger que l'honorable député de Lunenburg, mais vu la somme de travail qu'il reste à faire nous espérons tous proroger les Chambres vers la fin de juin—je ne puis promettre de réserver cet article, durant dix jours. J'aimerais à terminer demain.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'ASSOCIATION CANADIENNE DES EPICIERS EN GROS.

La Chambre passe à l'examen des amendements faits par le Sénat au projet de loi (bill n° 45), déposé par M. Sheard, tendant à autoriser l'association canadienne des épiciers en gros.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que l'article 11 du bill a été biffé par le Sénat?

M. SHEARD: Oui.

M. McKENZIE: Et que les autres changements qui ont été faits sont sans importance?

M. SHEARD: Oui, l'un se rapporte au changement de siège devant être publié dans la "Gazette du Canada". l'autre à

l'insertion du mot "Canada" en un ou deux endroits.

(Les amendements sont adoptés.)

La séance est levée à minuit moins quinze minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 28 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. MACLEAN:

1. Le rapport annuel du commerce durant l'exercice finissant le 31 mars 1918;
2. Le rapport annuel du ministère du Travail;
3. Le rapport annuel de la commission du commerce.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par des astériques.

STATISTIQUE POSTALES.

M. HOCKEN demande:

1. Combien de bureaux de poste sont établis dans la ville de Montréal: (a) hôtel central; (b) succursales; (c) bureaux auxiliaires; (d) tout autre bureau?
2. Quelle rémunération est accordée à ces derniers bureaux, et pourquoi ne sont-ils pas classés comme sous-stations et payés en proportion?
3. Combien y a-t-il de bureaux de poste à Toronto; (a) hôtel central; (b) succursales; (c) bureaux auxiliaires; (d) tout autre bureau?
4. Pourquoi donne-t-on une allocation de $80 comme loyer au bureau de Saint-Jean-Baptiste de Montréal, à Montréal?
5. Est-ce là un bureau auxiliaire? Dans la négative, pourquoi?
6. Le district dans lequel se trouve ce bureau est-il desservi par un facteur?
7. Accorde-t-on aux sous-maîtres de poste à Winnipeg, Vancouver, Hamilton, Toronto une indemnité pour le chauffage, le loyer, l'éclairage, etc.?
8. Les bureaux auxiliaires sont-ils administrés selon les mêmes principes pour la rétribution des employés, etc.; ou existe-t-il des règlements pour une partie du Canada et d'autres pour toute autre partie du Canada?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil):

1. (a) Bureau central 1; (b) succursales 13; (c) Bureaux auxiliaires 91; (d) Autres bureaux, 4.

2. Bureaux établis sur d'autres bases.

Le bureau de poste de Verdun est dirigé par un commis du bureau central de Montréal qui est nommé maître de poste et touche $1,400 d'appointements.

Sur les instructions du ministre intérimaire des Postes, le 1er avril 1918.

Hochelaga:

Appointements, $600; commission sur location de casiers, $48.

Sur les instructions du ministre des Postes, le 1er avril 1877. Le bureau de poste est un édifice fédéral.

Saint-Henri de Montréal:

Appointements, $2,500, dont le directeur de poste distrait $1,000 pour acquitter les appointements de deux commis qui reçoivent chacun $500. L'hôtel des postes est un édifice fédéral. Sur les instructions du sous-ministre intérimaire des Postes, en février 1912.

Westmount:

Appointements, $4,000, dont le directeur distrait $2,040 pour acquitter les appointements de trois commis. L'hôtel des postes est un édifice fédéral. Sur les instructions du ministre des Postes, le 1er juin 1918.

3. (a) Bureau central, 1; (b) succursales, 9; (c) bureaux auxiliaires, 110; (d) tout autre bureau, aucun.

4 et 5. Le 18 mai 1918, on a fait de la succursale de Saint-Jean-Baptiste de Montréal un bureau auxiliaire et l'on a cessé dès lors de payer l'allocation annuelle de $80 pour loyer.

6. Oui.

7. Non.

8. Tous les bureaux auxiliaires sont censés soumis au même régime quant à la rémunération et le reste.

COMMISSION DES FONDS REGIMENTAIRES.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Existe-t-il une commission des fonds régimentaires qui relève du Gouvernement?
2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions?
3. Quels en sont les membres?
4. Quand a-t-elle été nommée?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui, une au Canada, et une autre en Angleterre.

2. La commission des fonds régimentaires du Canada doit étudier (a) toutes les questions qui se rapportent aux fonds régimentaires qui lui sont renvoyées par l'administration des forces militaires d'outre-mer; (b) toutes les questions qui se rattachent aux fonds régimentaires de cantine ou autre et qui se présentent au Canada; (c) le règle-

ment final de tous les fonds régimentaires, lors de la démobilisation finale des corps et de la ratification des fiduciaires et de convention fiduciaires; (d) elle doit surveiller la dépense et, au besoin, faire l'audition de toute la comptabilité relative aux fonds qui restent entre les mains des fiduciaires.

3. Le lieutenant-colonel J. H. Kaye, le lieutenant-colonel G. F. McFarland et le capitaine J. W. Campbell.

4. Le 16 janvier 1919.

2. La commission des fonds régimentaires d'Angleterre doit surveiller la distribution de tous les fonds et faire rapport sur tous les fonds et les biens régimentaux des unités canadiennes dans le Royaume-Uni, et voir au transport de l'actif des unités absorbées et décimées aux fidéicommissaires locaux de l'unité et aux parents ou aux ayants droit des membres de ces corps, ou, s'il n'y a pas de fidéifiduciaires nommés à cette fin, au paie-maître général de l'armée expéditionnaire canadienne, en garantie de telle autorité, au Canada, que le département de la Milice et de la Défense pourrait spécifier.

3. Lors de sa formation, la commission se composait ainsi: président, le colonel R. M. Dennistoun, juge, avocat général; membres: le lieutenant-colonel R. I. Towers, du 70e bataillon; le lieutenant-colonel, D. R. Street, du 77e bataillon; le capitaine R. R. Pattinson, du département de l'auditeur général, secrétaire. On ne croit pas utile de donner, pour le moment, de renseignement sur aucun changement qui s'est opéré sur ce point.

4. Le 31 janvier 1917.

IMPOT SUR LES COMPAGNIES D'ENTREPOSAGE FRIGORIFIQUE.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quelles sommes le Gouvernement a-t-il perçues des compagnies d'entreposage frigorifique, depuis le décret du conseil limitant les profits de ces compagnies à 11 p. 100?

2. Quelles sommes ont été perçues de chaque compagnie, et quand ont-elles été perçues?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1 et 2. Les particuliers, les sociétés et les compagnies constituées civilement qui s'occupe de l'abattage du bétail ou de la transformation des produits du bétail sont soumis à l'impôt, d'après le décret du conseil du 9 mars 1918, sur tous leurs profits dépassant 15 p. 100 du capital et sur la moitié des profits dépassant de 7 à 15 p. 100 tel capital. Les règlements édictés en vertu du décret du conseil en question ont été en vigueur depuis le 1er janvier 1918. Le commissaire de l'impôt a dû s'enquérir de la nature des affaires et des comptes de toutes les personnes, sociétés et compagnies constituées qui pourraient être soumises à l'impôt, d'après l'arrêté du conseil. Ces enquêtes ne sont pas complètement terminées, mais jusqu'à présent, elles ne révèlent pas de profits excédant le montant exempté par le décret du conseil. Beaucoup de sociétés et de compagnies engagées dans l'industrie mentionnée ont éprouvé des pertes sérieuses durant l'année 1918, laquelle fut la plus défavorable pour l'industrie de la mise en conserves.

ENROLEMENT DANS L'ARMEE EXPEDITIONNAIRE CANADIENNE.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quel est le nombre des soldats (a) d'origine anglaise, (b) d'origine française, venant des Etats-Unis, qui se sont enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne?

2. Les engagements ont-ils été enregistrés séparément ou les a-t-on attribués aux différentes provinces? Dans l'affirmative, combien y en avait-il dans chaque province?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. 33,335. On n'a pas fait de distinction entre Anglais et Français. On a pris les recrues simplement comme sujets britanniques.

2. Les recrues ont été envoyées au district militaire le plus proche du lieu de recrutement.

	Acceptés.	Refusés.
Ontario—		
D. M. 1	2,163 +	228
" 2	12,342 +	804
" 3	791	
Québec—		
D. M. 4	5,049 +	314
D. M. 6	212 +	11
Nouvelle-Ecosse—		
D. M. 6	212 +	11
Nouveau-Brunswick—		
D. M. 7	1,362 +	46
Manitoba—		
D.M. 10	2,672 +	393
Colombie-Anglaise—		
D.M. 11	3,538 +	228
Alberta—		
D.M. 13	382 +	6
	29,275	+2,038=31,313

Les 2,022 qui ne sont pas inclus dans les districts comprennent les recrues qui ont été versées à leur arrivée dans les régiments de l'armée impériale (transports fluviaux, réserve volontaire de la marine royale, etc.) et ceux qui ont été incorporés dans des régiments autres que ceux auxquels ils avaient été assignés.

DIFFERENDS INDUSTRIELS A HULL.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Qui a été nommé commissaire pour faire enquête au sujet d'un différend industriel à Hull, en mai courant

2. A quelle date cette nomination a-t-elle été faite, et quels ont été les appointements du commissaire-enquêteur?

L'hon. M. MACLEAN (pour le ministre du Travail):

1. Il y a eu deux différends industriels à Hull dans le présent mois de mai. Ce furent:

(a) Entre la compagnie de tramways électriques de Hull et ses employés. Le bureau d'enquête se composait de M. D'Arcy Scott, C.R., président, M. George D. Kelley et M. F. Bancroft.

(b) L'administration municipale de Hull et ses pompiers. Dans ce cas le ministre du Travail, en vertu de la loi des différends industriels, ne peut accorder une enquête qu'avec le consentement de l'employeur intéressé. Celui-ci ayant consenti, un bureau d'enquête a été formé, dans lequel M. Archambault, maire de Hull, représentait la corporation et M. Pat. Green, d'Ottawa, les employés. MM. Archambault et Green n'ayant pu s'entendre sur le choix d'un président, le ministre, agissant en vertu de l'article 8, paragraphe 4, a nommé comme président, l'honorable F. S. Maclennan, de Montréal, juge de la cour supérieure de Québec. Avant la réunion du bureau, le maire, M. Archambault, démissionna parce que le président n'était pas un Canadien de langue française et parce qu'il appartenait au district de Montréal et non pas de Hull. Le registraire demanda au conseil de ville de choisir un nouveau représentant pour remplacer M. Archambault. Le conseil choisit de nouveau le maire. Celui-ci fut donc nommé une seconde fois. Le juge Maclennan prévint le registraire que ses fonctions au tribunal l'empêchaient d'agir comme président du bureau. En vertu de l'article 8, paragraphe 3, MM. Archambault et Green ont été priés de conférer ensemble pour le choix d'un tiers arbitre qui doit être en même temps le président. Depuis ce temps-là on n'a reçu aucune nouvelle.

2 On ne paye pas d'appointements aux membres des bureaux d'enquête et d'arbitrage, mais chacun d'eux reçoit les honoraires prévus par l'article 51 de la loi des différends industriels, c'est-à-dire $20 par jour d'enquête.

L'HON. JUGE MACLENNAN.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le compte d'honoraires et de dépenses de l'honorable juge McLennan, à titre de président du bureau des conflits industriels, relativement à l'appel découlant du différend survenu entre la Canadian Express Company et ses employés, a-t-il été reçu par le Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, quel est le montant de ce compte?

3. Ce compte a-t-il été payé? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre du Travail):

1. L'honorable juge F. S. Maclennan qui agissait comme président du bureau d'appel qui a examiné le différend survenu entre la Canadian Express Company et ses employés, a reçu les honoraires et frais en rapport avec la cause.

2. Le 14 avril, $50.61.

INSPECTEURS ET EVALUATEURS DU SERVICE DE L'IMPOT SUR LE REVENU A MONTREAL.

L'hon. M. LEMIEUX demande:

1. Combien a-t-on nommé de sous-inspecteurs pour l'application de la loi de l'impôt sur le revenu, à Montréal?

2. Quels sont leurs noms et leurs appointements?

3. Qui a proposé leur nomination?

4. A-t-on nommé des soldats rapatriés?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1 et 2. Voici les inspecteurs et les assesseurs employés au bureau fédéral de l'impôt sur le revenu à Montréal:

Nom	Appointements mensuels.
P. F. McCaffery, inspecteur	$300 00
A. Labbé, inspecteur	250 00
Geo. C. Leroux, assesseur en chef	250 00
A. H. Rowland, adjoint de l'assesseur en chef	233 33
J. B. Kreps, assesseur	200 00
J. L. Frigon, assesseur	200 00
A. G. Foot, assesseur	150 00
J. A. Archambault, assesseur	150 00
R. L. Warden, assesseur	150 00
E. Robitaille, assesseur	150 00
Jas. Barclay, assesseur	166 66
H. E. Smith, assesseur	166 66
Leo. Duquet, assesseur	133 33
T. H. Carbray, assesseur	133 33
James Dunlop, assesseur	133 33
H. Pearson, assesseur	125 00
J. O'Keefe, assesseur	100 00

Les inspecteurs ont été nommés sur la proposition du commissaire des impôts. Les assesseurs ont été nommés sur la proposition de l'inspecteur McCaffery, avec approbation du commissaire des impôts.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. LEMIEUX:

1. Combien de demandes ont été reçues depuis la Confédération pour des bills de divorce?
2. Combien de bills de divorce ont été adoptés dans la même période?
3. Combien de demandes ont été reçues de ce chef pendant la session actuelle?
4. Combien de bills de divorce ont été adoptés pendant la session actuelle?
5. Des honoraires ont-ils été remis à ce sujet?
6. Dans l'affirmative, combien de fois?

CHARBON POUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

M. MACKIE (Edmonton) demande:

Un état indiquant les soumissions reçues pour du charbon destiné au Nord-Canadien et aux chemins de fer nationaux du Canada, du 1er janvier au 1er avril 1919; en outre, un état indiquant les soumissions acceptées pendant la même période ainsi qu'un état de toutes soumissions pour: (a) charbon reçu; (b) pour charbon accepté par le Grand-Tronc-Pacifique depuis que ce réseau est passé aux mains d'un receveur.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai fait observer à l'honorable député (M. Mackie) que je ne saurais consentir à l'adoption de cette motion dans sa teneur actuelle. Elle comprend un dossier se rattachant à une compagnie d'intérêt privé.

M. MACKIE (Edmonton): La Chambre me permettrait-elle de modifier cet avis de motion, de façon à en éliminer le Grand-Tronc-Pacifique? La motion comportera alors le dépôt d'un dossier se rattachant à toutes soumissions intéressant les chemins de fer nationaux canadiens et exceptant le Grand-Tronc-Pacifique.

M. l'ORATEUR: L'amendement tend-il à éliminer le Grand-Tronc-Pacifique? Le député pourrait donner à sa motion la rédaction voulue pour demain.

(La motion est réservée).

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

1. Copie de toute correspondance échangée depuis 1911 entre le Gouvernement fédéral et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse touchant l'autorisation des entrepôts douaniers pour l'entreposage des boissons spiritueuses;
2. Copie de tous documents, correspondance, pétitions, résolutions en la possession du Gouvernement touchant l'établissement d'installations d'abattoirs et de magasins frigorifiques à Halifax, (N.-E.).

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du premier ministre sur le discours du trône prononcé durant son absence et où la question de la loi électorale tient une large place.

[L'hon. sir Thomas White.]

On nous a alors promis un projet de loi modifiant la loi électorale. Voilà déjà trois mois que nous siégeons ici et le projet de loi en question n'a pas encore été déposé. Le premier ministre voudrait-il bien nous dire quand ce projet de loi nous sera soumis et à quelle date les cinq collèges électoraux qui sont privés de représentants dans cette Chambre seront en lieu de choisir leurs mandataires?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je crois que mon honorable ami (sir Thomas White) a déjà répondu à la dernière question. Quant à la première question je ne saurais donner aujourd'hui à mon honorable ami (M. Robb) de réponse définitive. Hier soir ou ce matin, on m'a soumis certains documents se rattachant à la loi électorale, mais je n'ai pas eu le loisir de les examiner.

J'imagine qu'ils exigent quelque chose de plus qu'un simple examen superficiel. Si mon honorable ami veut laisser la question en suspens pour aujourd'hui, je m'efforcerai de lui donner une réponse à une date aussi rapprochée qu'il sera raisonnablement possible.

DESTRUCTIONS DE DENREES EN ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'informe que les quantités suivantes de produits alimentaires ont été confisquées et détruites, à Montréal, durant les quatre derniers mois:

Bœuf	7,908	livres
Veau	10,539	"
Mouton	12,750	"
Porc	7,125	"
Volailles	607	"
Poissons	48,216	"
Viandes diverse	5,049	"
Légumes	2,484	"
Autres produits alimentaires	2,766	"
Glace	203	tonnes.

En présence de ce tableau, le Gouvernement n'a-t-il pas l'intention de nationaliser les entrepôts frigorifiques du pays, de façon à diminuer le prix des subsistances?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): L'honorable député s'en rendra compte, il faudrait inscrire au Feuilleton une question de cette nature.

CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LA GRECE POUR UNE FOURNITURE DE BLE.

M. ROBB: La "Montreal Gazette" de ce matin publie un câblogramme spécial de son correspondant de Londres, dont voici le texte:

Londres, 25 mai.—Un contrat a été signé entre les gouvernements du Canada et de la

Grèce pour la fourniture de 25,000,000 de tonnes de blé à la Grèce qui doivent être transportés par des navires grecs par l'entremise de la firme de navigation de M. Embiricos. Dix navires de cinq mille tonnes sont en route et chargeront surtout à Montréal pendant les mois d'été.

Je voudrais demander au ministre des Finances (sir Thomas White) ou au très honorable premier ministre (sir Robert Borden) quelle partie de cette nouvelle est exacte. Il est bien évident qu'elle n'est pas complètement exacte, car il s'agit de plus de blé que nous pourrions en exporter pendant trois ou quatre ans. Il est important de déclarer quelle partie de ce renseignement est exacte et si c'est la politique du Gouvernement de donner la préférence à la vente du blé plutôt qu'aux produits du blé.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Des négociations ont été entamées pour la vente du blé à la Grèce, mais nous n'avons aucune information officielle jusqu'à ce moment qu'un contrat ait été signé. Avant d'avoir reçu un renseignement précis sur ce sujet, je ne peux pas donner à l'honorable député (M. Robb) une réponse telle qu'il la désire. Je dois dire, néanmoins, que les efforts du Gouvernement ont porté sur l'exportation des produits du blé, comme il l'a mentionné. Dans les négociations en cours, il n'est pas toujours possible d'obtenir ce résultat d'une façon aussi complète qu'on le désire. Je ne suis pas absolument certain si une partie de cette fourniture sera faite sous la forme de farine ou si elle se composera entièrement de blé.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): J'ajouterai, pour ma part, que le montant de la fourniture est d'environ un million de boisseaux par mois, ce qui formera un total de 12 millions de boisseaux livrables dans une période de douze mois.

L'hon. sir SAM HUGHES: Puis-je demander comment sont fixés les prix dans ces opérations?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le prix sera celui qui est en vigueur au Canada, à Port-Arthur ou à Fort-William, plus les frais de transport à la mer et le chargement à bord. Le gouvernement grec est désireux de fournir à sa population la meilleure farine possible, et il a voulu, par conséquent, obtenir une certaine quantité de blé canadien. Le Gouvernement a étudié attentivement la question avec ceux qui sont intéressés dans la vente de notre blé, spécialement du blé de la récolte de cette année, et l'on a pensé qu'il était désirable, dans l'intérêt national, d'accéder à la demande du gouvernement grec, avec l'entente qu'on lui vendra environ douze ou quinze millions de boisseaux de blé. Près de trois millions de boisseaux de ce montant comprendront le surplus exportable de cette année; le reste sera formé de la récolte prochaine. Je dois dire que le Gouvernement a considéré qu'il était désirable qu'aucun effort ne fût épargné pour fournir, autant que possible, un marché pour le surplus entièrement exportable de la récolte de cette année, y compris, naturellement, la farine de blé, qui est un produit du blé.

M. ROBB: Si je peux insister de nouveau, cela comprend-il la matière première, ou si le gouvernement grec prendra la farine?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cela comprend le blé, parce que le gouvernement grec désire du blé.

La politique du Gouvernement, je l'ai expliqué à mon honorable ami, lorsqu'une députation est venue nous voir à ce sujet dernièrement, consiste à stimuler le plus possible la vente du blé canadien sous la forme de farines. Il est évident néanmoins que tout notre blé ne peut être expédié à l'étranger sous la forme de farines, de sorte que le gouvernement fédéral ne croit pas devoir manquer l'avantage d'une vente comme celle-là ainsi que les bénéfices ultérieurs qui en résulteront, car le gouvernement grec désire acheter du blé et non de la farine en ce moment.

L'hon. M. LEMIEUX: Les fonds sont-ils fournis par le Gouvernement canadien?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non; les fonds proviennent du gouvernement grec qui se les est procurés ailleurs.

L'AGITATION OUVRIERE.

M. CAHILL: Le Gouvernement est-il en mesure de communiquer des renseignements à la Chambre au sujet des grèves dans l'ouest du Canada?

L'hon. M. MACLEAN: Nous n'avons rien de nouveau à communiquer au Parlement touchant la grève qui sévit à Winnipeg. Les maigres nouvelles que le Gouvernement a reçues depuis hier sont d'une nature plus rassurante. Le seul changement qui s'est produit—il est peut-être à propos que je le signale—c'est que les commis ambulants des postes de la division de Winnipeg sont en grève. Il n'y a rien de particulière-

rement neuf relativement à la situation dans la ville d'Edmonton. La grève générale a été déclarée et elle suit son cours; il appert toutefois que les ouvriers n'ont pas répondu en grand nombre à l'ordre de cesser le travail. A Calgary, les ouvriers sont aussi en grève; sept ou huit métiers de différentes catégories sont affectés. Les commis des postes à Calgary ont déclaré une grève de sympathie, mais à Edmonton les employés des postes sont encore au travail. A Vancouver, les unions ouvrières ont voté ou votent à l'heure qu'il est afin de savoir si la grève éclatera, mais nous n'avons pas encore reçu le résultat du scrutin.

L'hon. M. MURPHY: Qu'y a-t-il de nouveau au sujet de cette menace de grève générale à Toronto?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Une députation composée de représentants des ouvriers et des patrons ainsi que du maire et du président du Board of Trade de Toronto arrivera ici demain matin pour tenir une conférence avec le Gouvernement.

SALAIRE MINIMUM.

M. BURNHAM: Je désirerais savoir du ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie (M. Maclean) quel est le budget hebdomadaire d'une famille canadienne ordinaire d'après le dernier rapport du département du Travail et quel est le salaire minimum que touche le chef de famille chaque semaine?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne suis pas en mesure de répondre sur-le-champ à la question de mon honorable ami. Je pourrai lui fournir ces renseignements à la fin de la séance ou vendredi au plus tard.

M. l'ORATEUR: Cette question pourrait très bien être inscrite au Feuilleton. Elle est d'une nature telle que l'honorable député ne doit pas espérer d'obtenir une réponse, séance tenante.

PROJET D'UNE CONFERENCE POUR REGLER LES DIFFERENDS OUVRIERS.

M. McKENZIE: Je désire suggérer au premier ministre d'examiner la question de convoquer une conférence générale de tous les intéressés dans les différentes grèves qui sévissent en ce moment. Le fait de tenir une conférence de cette nature, ici même à Ottawa, contribuerait peut-être à calmer l'agitation qui existe.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'étudierai la proposition sérieusement. Il serait désirable que le ministre du Travail (M. Robertson) fût ici, si nous devons convoquer une conférence de cette nature. A l'heure qu'il est, il fait tout le possible pour amener le règlement de la grève de Winnipeg. J'étudierai le projet et en référerai au ministre du Travail

LE CONTRAT COLLECTIF.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Relativement à cette même question, le premier ministre répondant hier au député de Winnipeg-Centre (M. Andrews), qui s'informait de l'attitude que le Gouvernement entend prendre au sujet du "contrat collectif", a déclaré que cette expression prêtait à plusieurs définitions et que si on lui donnait une certaine interprétation ces conventions produiraient des résultats plutôt malheureux. Puis-je savoir s'il existe quelque système de conventions collectives auquel le Gouvernement soit favorable et dans l'affirmative, quel est ce système?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Comme je l'ai expliqué hier—mais peut-être mon honorable ami n'était-il pas ici,—nous attendons le rapport de la commission des relations industrielles qui, sans doute, portera son attention sur ce point. Je ne voudrais pas anticiper sur ce rapport en faisant une déclaration de la nature de celle que suggère mon honorable ami.

M. CAHILL: Ne serait-il pas possible au Gouvernement d'obtenir de la commission qu'elle fasse son rapport à une date plus rapprochée que celle mentionnée hier, c'est-à-dire le 15 juin? Vu la situation dangereuse dans laquelle se trouve le pays par suite des nombreuses grèves qui existent ou nous menacent, je crois qu'il importe beaucoup d'avoir de cette commission un rapport prochain.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ignore s'il est possible à la commission de faire rapport de ses travaux à une date plus rapprochée que celle-là. Je crois qu'elle s'est occupée très activement. Elle dira peut-être qu'après tout elle va aussi vite que la Chambre.

M. CAHILL: Aussi vite que le Gouvernement.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A REORGANISER LE RECRUTEMENT, LE CLASSEMENT ET L'AVANCEMENT DE FONCTIONNAIRES.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter un projet à l'effet de modifier la loi du service civil de 1918, et de décréter:

1. Que la commission du service civil comportera au plus cinq membres nommés par le Gouverneur en conseil: pourvu cependant qu'après l'expiration de trois ans à compter du premier jour d'avril mil neuf cent dix-neuf, personne ne sera nommé commissaire avant que le nombre des membres de la commission soit réduit à moins de trois; et après cette réduction, le nombre des membres de la commission ne dépassera pas trois.

2. Que le président de la commission recevra des appointements de sept mille dollars, et chacun des autres commissaires six mille dollars; ces appointements seront pris sur le Fonds consolidé du revenu du Canada.

3. Que les dispositions de ladite loi touchant les emplois temporaires, les destitutions, démissions, heures de bureau, rapports annuels, règlements, examens, classement, nominations, promotions, permutations et la rémunération soient modifiées, et que des dispositions soient adoptées pour la réorganisation des services publics, et pour toute dépense supplémentaire qui pourrait découler de cette réorganisation.

M. MANION: Lorsque la commission du service civil a été nommée l'année dernière, nous avons, le représentent de Muskoka (M. McGibbon) et moi, causé avec le premier ministre de la question de nommer à cette commission un vétéran de la grande guerre. Le premier ministre nous a alors donné à entendre, je crois, que notre proposition serait examinée cette année, et que nous pouvions compter sur une décision favorable. Je désirerais savoir du ministre si le Gouvernement a bien l'intention de donner suite à notre proposition.

L'hon. M. LEMIEUX: J'avais, moi aussi, l'an dernier fait au ministre une proposition dans le sens de celle de mon honorable ami; j'avais conseillé, lors de la présentation du projet de loi dont il s'agit, de nommer une femme membre de cette commission. Le nombre des femmes qui font partie du personnel est très considérable, ai-je dit, et nous avons, au reste, donné aux femmes le droit de suffrage. Il n'est que juste, dans les circonstances, qu'elles soient représentées dans cette commission.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'aimerais pas à donner une réponse définitive aux questions de l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) ou de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). Aujourd'hui que nous nous faisons autoriser à accroître de deux le nombre des commissaires, il s'ensuit naturellement que rien ne s'oppose à ce qu'un militaire réformé de la guerre soit nommé commissaire du service civil. Je n'aimerais tout de même point à anticiper sur la décision du Gouvernement.

Mon honorable ami (M. Manion) peut être sûr qu'il sera tenu compte de sa proposition, qu'il a si énergiquement soutenue à la dernière session du Parlement. Plus tard peut-être, au cours du débat sur le projet de loi, je serai en mesure d'annoncer quelque chose de plus précis à cet égard.

L'hon. M. LEMIEUX: Et ma question?

L'hon. M. MACLEAN: Il m'est impossible d'y répondre; je n'aime pas à devancer l'action du Gouvernement.

L'hon. M. LEMIEUX: En principe, mon honorable ami n'est-il pas de mon opinion?

L'hon. M. MACLEAN: J'admets qu'en principe les femmes ont droit à l'exercice du suffrage, comme à remplir toute charge dont elles sont capables. Je ne suis pas prêt à dire cependant si je suis en faveur de la nomination d'une femme comme commissaire du service civil, et je n'entends pour l'heure engager ni le Gouvernement ni moi quant à cette affaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Pas même pour le moment.

M. SINCLAIR (Guysborough): Voici pour le Gouvernement une occasion de pratiquer l'économie. Pourquoi augmenter le nombre des commissaires? L'honorable ministre admet, en principe, qu'il vaut mieux avoir trois commissaires que cinq, puisqu'il dit qu'après une couple d'années il ne sera pas nommé de nouveau commissaire tant que le nombre des commissaires n'aura pas été réduit à trois. Pourquoi faire la dépense que comporte la nomination de deux nouveaux commissaires, quand il y en a assez de trois pour l'expédition de la besogne?

L'hon. M. MACLEAN: C'est au Parlement de dire si l'on a tort ou raison de nommer de nouveaux commissaires. A l'heure qu'il est, la commission a tellement d'ouvrage sur les bras, qu'aux yeux de plusieurs il lui est devenu impossible de s'acquitter convenablement de sa tâche. Il y a lieu de prétendre que durant la période de reconstruction il faudrait augmenter le nombre des commissaires. Le bill règle que ce nombre devra revenir automatiquement à trois. Je lirai l'article du bill à ce sujet.

L'hon. M. MURPHY: Je ne sache pas que le ministre ait donné les raisons de son projet de résolution ni du bill qui doit le suivre. Voudrait-il les fournir, et dire en même temps si cette mesure a rapport au classement qu'on est à élaborer depuis quelques mois, afin que nous puissions comprendre de quoi il s'agit?

L'hon. M. MACLEAN: Si la Chambre veut bien me le permettre, je vais pousser la délibération du projet de résolution jusqu'à achèvement. Je ne déposerai pas le bill aujourd'hui, parce que les tableaux de classement ne sont pas encore complètement imprimés; j'espère qu'ils le seront la semaine prochaine et que je pourrai le déposer ou peut-être même les faire distribuer aux députés à l'occasion de la première lecture du bill. Sans aborder l'explication du projet de loi cet après-midi, j'en dirai cependant quelques mots.

L'hon. M. MURPHY: La réorganisation sera mise à l'étude en même temps que le nouveau bill?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. La loi de l'année dernière, concernant le service civil, ordonnait aux commissaires de faire un nouveau classement des services. Depuis le mois d'août dernier la commission a employé des experts à cette fin. Je l'ai déjà dit au cours de cette session, si cette tâche n'eût pas été colossale comme elle l'est, il y a longtemps que nous aurions déposé la loi relative à la réorganisation. Si onéreux que fût ce travail, on l'a accompli avec diligence et il est maintenant achevé, le retard ne dépend plus que de l'impression.

Tout le service civil, tant extérieur qu'intérieur, est organisé par classes. Ainsi, il y a la classe des aides aux écritures. Elle sera commune à un grand nombre de départements, car elle est représentée dans presque tous. Les employés qui en font partie ne composeront qu'un seul et même service, seront rémunérés selon l'importance de leurs fonctions et de leurs responsabilités, et on leur paiera les mêmes appointements dans tout le Canada.

Le service postal constitue un service distinct, car quiconque fait un travail qui s'y rattache appartient au service postal. Le ministère des Postes peut, cependant, comprendre un personnel d'aides aux écritures qui sera rangé dans le service des aides aux écritures. Je tiens à définir quelques-uns des nouveaux termes employés dans ce bill destiné à ratifier la réorganisation. Le mot "position", qui y apparaît souvent, signifie "un emploi spécifique occupé normalement par une personne". Si, par exemple, un homme est employé comme facteur, sténographe, dactylographe ou chauffeur, sa position est définie.

Le mot "classe" sera employé aussi dans la nouvelle organisation et dans les amendements à apporter au bill. Il est censé comprendre les positions, emplois, fonctions et responsabilités de ceux qui la composent, et les qualités et titres exigés de ceux qui aspirent en faire partie sont assez semblables pour pouvoir être rangés sous une même rubrique. Le ministère des Chemins de fer, celui des Travaux publics et celui de la Marine et des Pêcheries comptent des employés occupés à un travail qui concerne la marine; ils seront dans la classe des employés de la Marine, quel que soit le ministère où ils travailleront.

L'hon. M. MURPHY: Est-ce la même chose pour les ingénieurs?

L'hon. M. MACLEAN: Il y a une division du génie. "Service" est censé signifier un groupe de classes ayant des occupations analogues. Ainsi, tous les copistes, où qu'ils se trouvent, dans l'administration centrale ou au dehors, indépendamment du département dont ils relèvent, appartiennent au service des écritures. Le classement mettra au jour les services suivants...

L'hon. M. LEMIEUX: Avant que le ministre poursuive, puis-je savoir le nom et le domicile de la maison qui a fait le classement, les noms des classificateurs et s'il y a des Canadiens parmi eux ?

L'hon. M. MACLEAN: Le classement a été opéré par la commission du service civil, qui s'est servie de certaines personnes pour accomplir ce travail. Ses principaux aides lui ont été fournis par la maison Arthur Young et compagnie, qui s'occupe exclusivement de classifier et de réorganiser les services administratifs.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-elle de Chicago?

L'hon. M. MACLEAN: Son siège social est à Chicago, mais elle a des bureaux dans d'autres grandes villes, y compris Toronto. Elle a procuré à la commission un certain nombre de spécialistes, et des Canadiens ont pris part au classement.

M. DEVLIN: Quelle firme de Chicago connaîtrait le fonctionnement de l'organisme administratif du Canada?

L'hon. M. MACLEAN: Je me demande pourquoi une maison de Chicago ne pourrait pas s'acquitter de la tâche tout aussi bien qu'une maison canadienne?

M. DEVLIN: Dans ce cas, pourquoi ne pas choisir de préférence une maison canadienne?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne pense pas qu'il y ait au Canada un particulier ou une

firme qui se soit jamais adonné à ce genre de travail.

M. DEVLIN: Ces gens-là ne sont-ils pas de simples comptables?

L'hon. M. MACLEAN: Non, ce ne sont pas des comptables. Ils s'occupent exclusivement de travaux de ce genre, et ils sont actuellement et ont déjà été employés par plusieurs états et municipalités des Etats-Unis d'Amérique.

M. DEVLIN: En réalité, n'est-il pas vrai que les chefs des départements ont opéré le nouveau classement?

L'hon. M. MACLEAN: Non, ils n'ont pas fait autre chose que donner des renseignements, lorsqu'on leur en demandait.

M. EDWARDS: M. P. D. Ross n'était-il pas disponible?

L'hon. M. MACLEAN: La commission n'a pas demandé ses services.

L'hon. M. LEMIEUX: Qu'est-ce que M. P. D. Ross?

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelle est la rémunération?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne puis dire à l'honorable député quel est le chiffre exact de la rémunération.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien par jour?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne saurais donner ce renseignement. La maison Arthur Young et compagnie, dont la commission a retenu les services, se composait d'hommes d'une grande habileté qui connaissaient fort bien leur affaire. Peu importe leur nationalité, s'ils sont en mesure de s'acquitter de cette tâche. Lorsque le Chambre sera saisie et parfaitement au courant de tout le plan, on s'apercevra qu'ils sont très habiles.

M. EDWARDS: Quel est le taux de la rémunération de cette maison des Etats-Unis; combien d'employés font le classement et quelle est la somme totale qu'ils reçoivent?

L'hon. M. MACLEAN: Je regrette de ne pouvoir fournir ce renseignement à mon honorable ami, aujourd'hui. On ne pouvait guère s'attendre que je le traînerais avec moi, n'ayant pas de raison particulière de le faire. Le Parlement a autorisé la commission du service civil à accomplir ce travail, et cette dernière a obtenu les services de cette maison, sans consulter le ministère. Toutefois, j'apprendrai plus tard à la Chambre quel sera le coût probable du classement.

M. HOCKEN: Des fonctionnaires publics ont-ils jugé nécessaire de reviser le classement établi par cette maison?

L'hon. M. MACLEAN: Je pourrais répondre "oui et non". Lorsque le rapport sera complet, la commission et les spécialistes ne s'attendent pas qu'il ne renfermera pas d'erreurs. Il y a, au Canada, 60,000 employés à classer et les tableaux de classification couvriront de six cents à sept cents pages. De 1,600 à 1,700 catégories d'emplois seront classés, et ce serait trop espérer que de s'attendre qu'un tel travail sera parfait; la commission sera même très satisfaite si la proportion des erreurs ne dépasse pas un vingtième ou un dixième.

Au besoin, la commission s'est consultée avec divers membres du service, parfois avec un sous-ministre, d'autres fois avec un autre fonctionnaire; il le fallait, et je ne doute pas qu'elle n'ait ainsi recueilli de précieux renseignements propres à dissiper toute idée préconçue sur la réorganisation de tel ou tel service.

M. HOCKEN: Tout ceci porte chacun à se demander si une commission de spécialistes choisis parmi nos propres fonctionnaires ne se serait pas mieux acquittée de la tâche que cette commission importée.

L'hon. M. MACLEAN: A mon grand regret, je ne suis pas de cet avis-là. Nous serons mieux en mesure d'en juger quand les annexes seront imprimées et que les députés les auront sous les yeux. La lecture du rapport leur fera voir que le travail a été bien fait et que, en fin de compte, le pays en tirera profit.

M. DEVLIN: Sans vouloir insister plus qu'il ne faut sur le compte des personnages que l'on a fait venir de Chicago pour réorganiser le service civil, j'aimerais bien à savoir qui a conseillé de les employer.

L'hon. M. MACLEAN: C'est la commissoin qui en a retenu les services; c'est elle qui s'est mise à la recherche d'hommes capables d'accomplir une tâche pareille. N'en pouvant trouver au Canada, elle s'est procuré les noms de maisons étrangères en état d'entreprendre un tel travail.

M. DEVLIN: C'est donc à dire que la commission du service civil a pris sur elle-même, sans consulter personne, de retenir les services de ces comptables ou autres spécialistes de Chicago?

L'hon. M. MACLEAN: Précisément.

L'hon. M. LEMIEUX: Et de faire ainsi des affaires avec les Américains!

L'hon. M. MACLEAN: Tant pour le comité que pour moi-même, il serait peu satisfaisant d'entreprendre d'expliquer la réorganisation dès cet après-midi, sans même avoir les annexes sous les yeux. Je me plais donc à espérer que l'on voudra bien permettre que la résolution soit lue pour la 2e fois, vu que je me propose de donner les explications les plus complètes à l'occasion du dépôt du projet de loi.

Je tiens cependant à citer un exemple, pour donner une idée de ce que signifie le classement. La feuille que je tiens à la main formera une page de l'annexe relative au classement; trois emplois y sont classés: ce sont ceux de "trieur de 2e classe pour l'expédition", de "commis des levées" et de "journalier de la poste". Pour donner une idée de ce que signifie un tel travail, je vais lire ce que j'ai sous les yeux. Il s'agit ici de trois emplois dans le service postal; c'est l'emploi et non l'employé qui est classé. Les devoirs et obligations de l'emploi sont déterminés en premier lieu.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela n'a rien de neuf.

L'hon. M. MACLEAN: Quand je proposerai la 1re lecture du projet de loi, je serai en mesure de faire voir que certains membres du personnel administratif reçoivent, au bas mot, deux fois plus que la valeur de leurs services, tandis que d'autres n'obtiennent pas le prix du travail qu'ils accomplissent. Je ne cite cet extrait que dans le seul but de donner au comité une idée du classement. Les devoirs du trieur de 2e classe pour l'expédition sont déterminés comme suit:

> Accomplir, sous la direction d'un chef, des tâches faciles relatives à l'expédition des dépêches dans un grand bureau de poste et autres travaux semblables.
>
> Exemple: Trier des lettres pour la machine à oblitérer et le timbre à dates; reviser et lier les lettres triées; ouvrir, fermer et adresser les sacs du courrier; contrôler l'affranchissement; trier les lettres pour l'expédition dans un ou plusieurs casiers; trier les journaux pour l'expédition.

Par là, on se rend compte de la tâche assignée au titulaire de l'emploi. Jusqu'à présent, les devoirs particuliers à chaque emploi administratif n'ont été déterminés que de façon fort imparfaite, variant selon les ministères.

L'annexe détermine aussi les conditions d'éligibilité aux emplois. Pour celui dont je parle, ce sont les suivantes:

> Instruction élémentaire, pour le moins: bonne santé et bonne mémoire; agilité de main et acuité de la vue.

[L'hon. M. Maclean.]

L'hon. M. LEMIEUX: Une instruction élémentaire?

L'hon. M. MACLEAN: Pour cet emploi de trieur de 2e classe pour l'expédition. Le projet de loi prescrira qu'à l'avenir les candidats aux emplois administratifs devront passer des examens portant uniquement sur les devoirs de la position à laquelle ils aspireront, au lieu d'être assujétis à un examen général embrassant des matières sans rapport réel avec l'emploi

M. McKENZIE: Très bien, mais faudra-t-il un autre examen pour le passage dans position de l'administration il peut aspirer.

L'hon. M. MACLEAN: Il faudrait un autre examen portant sur le travail de la nouvelle fonction. Le tableau donne aussi les principales conditions de l'avancement, de sorte que, à son entrée dans le service, une personne peut savoir d'avance quelles sont ses chances d'avancement. Naturellement, cela ne veut pas dire que le nouveau fonctionnaire aura nécessairement de l'avancement, car cet avancement dépendra de son travail et de ses capacités. Les commissaires du service civil, toutefois, ont été d'avis que l'annexe devait indiquer les conditions d'avancement pour que le titulaire d'une position puisse savoir à quelle autre position de l'administration il peut aspirer.

M. DEVLIN: Le ministre a-t-il dit, en parlant du département des Postes, que certains fonctionnaires de ce département reçoivent 100 p. 100 de plus qu'ils ne devraient?

L'hon. M. MACLEAN: Non, je n'ai pas dit cela.

M. DEVLIN: Je le pense.

L'hon. M. MACLEAN: Je suis certain de ne pas l'avoir dit. J'ai dit que si je trouvais bon ou nécessaire de le faire, je pourrais mentionner certaines positions de l'administration dans lesquelles les titulaires recevait pour le travail exécuté 100 p. 100 de plus que ne vaut ce travail.

Les principales conditions d'avancement pour le trieur de grade inférieur sont les suivantes:

> Aux trieurs pour l'expédition, commis des adresses, commis du service général des chargements, commis des mandats, commis du chargement, commis du chargement et des mandats.

Je pense que l'on a eu une excellente idée d'inclure dans l'annexe les principales conditions d'avancement pour tous les fonctionnaires. L'annexe finit par indiquer les indemnités, sous des chapitres mensuels et annuels. La commission a examiné soigneu-

sement toutes les positions de l'administration et a fait un classement de toutes les fonctions, responsabilités et qualités de chaque classe d'emplois. Je ne crois pas que j'aie besoin de citer d'autres exemples.

M. DEVLIN: Le rapport de la nouvelle commission diffère-t-il beaucoup de celui de sir George Murray?

L'hon. M. MACLEAN: Je m'en souviens bien, le rapport de sir George Murray était un rapport général sur la situation de l'administration civile du Canada. Le nouveau rapport fait un nouveau classement général des services.

L'hon. M. LEMIEUX: Le rapport Murray a été mis de côté, si je ne me trompe.

M. McKENZIE: Le ministre dit-il que le classement est terminé?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. McKENZIE: Je me demande ce que le ministre va faire quand sera déposé le rapport du comité spécial d'enquête sur l'administration du service civil. Comme ce nouveau classement doit être sanctionné par une loi du Parlement, le ministre ne trouve-t-il pas que ce comité spécial fait un travail inutile, peinant tous les jours à refaire ce qui l'a déjà été. Je désirerais savoir ce que le ministre pense du travail de ce comité spécial, et quel en sera le résultat quand le rapport sera déposé.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne puis certainement pas dire à mon honorable ami ce que fait le comité, vu que je n'en fais pas partie. Je ne voudrais pas parler au hasard. Le comité a été chargé de s'enquérir s'il y a trop d'employés, mais non pas de faire une réorganisation des services. La nature du travail du comité est d'un caractère plus général. Je ne crois pas qu'il y ait de conflit entre les deux rapports.

M. CAHILL: Quels ont été les appointements des commissaires jusqu'à ce jour?

L'hon. M. MACLEAN: Le président a 6,000 piastres et les commissaires, 5,000.

M. CAHILL: Vu qu'un comité spécial de la Chambre est à s'enquérir s'il y a trop de fonctionnaires, vu que le nouveau classement de services administratifs est à peu près terminé, vu la situation générale du pays et le mécontentement suscité par nombre de nominations, comment la commission justifie-t-elle la nomination de deux autres commissaires pour accomplir un travail qui a déjà été fait?

Dans son rapport le comité spécial peut conseiller la réduction du nombre des employés. Sur quoi le ministre base-t-il son opinion que l'effectif de l'administration augmentera considérablement d'ici à deux ans?

Il me semble que cette opinion n'est pas justifiée. Au lieu d'augmenter le traitement de ces commissaires, s'ils sont mécontents et ne peuvent rejoindre les deux bouts avec des appointements de cinq ou six mille piastres par année, pourquoi ne pas trouver d'autres individus aussi estimables qui accepteraient le poste avec la rémunération qui y est actuellement attachée? Il n'y a pas de doute qu'il existe en Canada une foule d'hommes revenus du front qui seraient parfaitement compétents à remplir ces fonctions et très heureux d'accepter 5,000 piastres par an.

L'hon. M. MACLEAN: Les appointements des sous-ministres ont été récemment portés à 6,000 piastres et nous sommes d'avis que les membres de la commission du service civil occupent une position analogue à celle des sous-ministres. Je me permettrai de faire remarquer que la réorganisation des fonctions publiques ne mettra pas fin aux travaux de la commission du personnel. Les membres de cette commission n'auraient pas été à même de faire ce travail, parce que leur temps était entièrement pris par d'autres devoirs. Une somme considérable de travail a été imposée à la commission au cours des douze derniers mois, et le fait qu'on lui a donné l'entière direction du service extérieur lui a ajouté un fardeau supplémentaire. De plus, une fois que le Parlement aura accepté la nouvelle organisation, la commission devra y faire cadrer les employés du service, ce qui n'est pas une petite tâche. La loi du service civil de la dernière session prescrivait aussi la réorganisation des ministères et imposait des devoirs supplémentaires.

En outre, le placement des hommes revenus du front signifie encore de nouveaux travaux pour la commission, parce que la préférence est donnée à ces hommes. Je vais, avec la permission de la Chambre, lire un article qui figurera dans le projet de loi prévoyant cette augmentation du personnel de la commission:

Une commission sera formée sous le nom de Commission du Service civil et se composera de pas moins que cinq membres nommés par le Gouverneur en conseil; toutefois, après l'expiration de trois années commençant le premier avril mil neuf cent dix-neuf, personne ne sera nommé commissaire jusqu'à ce que le nombre des membres de la commission sera

réduit à moins de trois, et, après cette réduction, le nombre des membres de la commission n'excédera pas trois.

Au bout de quelques années, la commission sera mieux organisée qu'elle ne l'est aujourd'hui, son personnel aura plus d'expérience et le public se sera habitué au nouvel état de choses.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a un instant mon honorable ami nous disait qu'un des résultats de la réorganisation des fonctions administratives dont il parlait serait l'augmentation des appointements de beaucoup d'employés, tandis que d'autres pourraient faire face dans l'avenir à une diminution de traitement. Puis-je appeler l'attention du ministre sur ce qui s'est passé récemment dans une grande compagnie? Le Pacifique-Canadien a réorganisé les appointements de ses employés d'un bout du pays à l'autre. Or, non seulement la compagnie a pris en considération les traitements de ses fonctionnaires en service actif, mais, si je suis bien renseigné, elle a accordé une augmentation proportionnelle aux employés en retraite, sous prétexte que le prix de la vie et l'état de choses actuel s'appliquent aussi bien à ceux-ci qu'à ceux-là. Je sais qu'il existe un petit nombre de fonctionnaires placés sur la liste de retraite et qui jouissent d'une retraite. En conséquence, je demande au Gouvernement s'il a l'intention, dans la réorganisation, de s'occuper des fonctionnaires retraités? Les dépenses que ceci entraînerait seraient infimes, étant donné le petit nombre des retraités et leur cas mérite d'être étudié et considéré en toute justice, parce que, avec les appointements réduits d'une pension, ils ressentent d'autant plus la dureté des temps que nous traversons.

L'hon. M. MACLEAN: Je suis à même de déclarer que personne des employés de l'administration actuellement en fonction permanente ne souffrira d'une diminution de traitement pendant la durée de sa vie, même si le traitement est diminué pour la position qu'il occupe.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est-à-dire si son emploi est classé dans une catégorie moins rétribuée qu'auparavant.

L'hon. M. MACLEAN: Parfaitement. La même disposition se trouvait dans les lois du service civil de 1908 et 1918. Les tableaux de traitement feront voir une augmentation substantielle des appointements bien que, en général, la rétribution n'ait pas été basée sur l'état de choses actuel; c'est-à-dire que les traitements ont été arrêtés comme si le prix de la vie était normal et comme si la guerre n'avait pas eu lieu.

L'année dernière, un boni fut accordé à une très forte partie du service civil. Cela se continue; de fait, on demandera au comité de voter un certain montant cet après-midi afin que l'on puisse payer le boni d'avril, mai et juin de cette année. Quand la nouvelle loi du service civil entrera en vigueur et que la liste des traitements qu'elle comporte sera adoptée, on se propose de présenter au Parlement un mode de versement de cette gratification des fonctionnaires civils. Il fera face aux conditions existantes; mais cela n'arrivera probablement que très tard en cette session. Mon honorable ami a proposé l'octroi d'un boni aux fonctionnaires hors du service et pensionnés. Il a eu l'obligeance de m'en avertir hier. Deux autres personnes du pays m'ont écrit pour me suggérer la même chose. Mais je n'ai pas eu l'occasion de soumettre cette matière à mes collègues. Ce qu'il faudra d'abord, c'est de déterminer quelle dépense additionnelle entraînerait la mise en œuvre de cette proposition. J'admets volontiers qu'elle a beaucoup de bon, car le pouvoir d'achat, de la pension payée à ces anciens fonctionnaires, a de beaucoup décliné. Je serai très heureux de considérer la chose.

L'hon. M. LEMIEUX: Je pourrais citer à mon honorable ami un cas palpable, celui des inspecteurs des douanes. Il y a dix ou quinze ans ils recevaient certains appointements, sur lesquels on basait leur pension de retraite. Leurs successeurs au service ont bénéficié, depuis leur promotion, d'une augmentation ou deux; ils vont maintenant en recevoir une autre; de sorte qu'à leur mise à la retraite leur pension sera proportionnée à ces appointements. D'autre part les fonctionnaires qu'ils ont remplacés reçoivent une pension moindre, basée sur les appointements d'il y a nombre d'années. C'est toute justice, il me semble, que d'accorder, de la façon proposée, une reconnaissance à ces anciens fonctionnaires de l'Etat.

M. EDWARDS: En traitant des appointements des fonctionnaires civils, nous avons, je pense, été à rebours, suivant le principe, je suppose, du vieux dicton qui veut que l'on ne donne qu'à celui qui possède.

Ceux qui avaient le plus grand besoin d'augmentations étaient les fonctionnaires du bas de la liste, qui reçoivent de 1,200 à 1,400 dollars par année. Avec ces appoin-

tements, ils ont dû exister (on ne saurait dire vivre) devant le coût accru de tous les produits dont ils ont besoin; et même avec le boni en plus, ils n'ont pas trouvé ces appointements suffisants à les maintenir, eux et leur famille, dans un état d'honnête aisance. C'est à eux, à mon avis, que l'on devrait d'abord avoir égard plutôt qu'aux sous-ministres et chefs, dont le traitement est relativement élevé. Je dis: relativement, car je le compare aux autres traitements annuels de 900, 1,000 ou 1,200 dollars.

Je ne puis comprendre comment l'honorable député (M. Sinclair) a pu en arriver à sa conclusion d'il y a un instant, que les membres de la commission du service civil suffisaient à exécuter le travail. Il critiquait l'augmentation de leur nombre à cinq membres. Nous avons toutes les preuves que la commission du service civil n'était pas capable d'exécuter le travail qui lui fut attribué. Que fit-elle? Elle le transmit à des comités. Sur réception de demandes à un emploi, elle nommait un comité pour faire le choix des candidats. C'est arrivé très souvent; cela démontre très clairement qu'une commission du service civil de trois membres ne pouvait tenir tête au travail qu'on lui avait assigné. Si le Gouvernement doit être critiqué d'avoir accru la commission du service civil, c'est de ne l'avoir pas fait plus tôt. Je préférerais de beaucoup une commission du service civil de douze membres responsables à ce Parlement qu'une commission de trois, ou même de cinq membres se sentant incapables d'exécuter leur travail ou choisissant des sous-commissaires chez ceux qui exploitent le Gouvernement depuis le jour où ils ont pu entrevoir la perspective d'en tirer avantage.

Le directeur de l'"Evening Journal", d'Ottawa, fournit de cela un exemple très frappant. Il a réussi à obtenir, en contrats d'annonces du Gouvernement, de 1896 à 1911, neuf à dix mille dollars; et il en a obtenu vingt-quatre mille du seul Gouvernement actuel; et voilà qu'en plus de cela il reçoit soixante-deux mille dollars pour la location d'une partie de l'immeuble qu'il a construit et qu'il utilise pour son journal. Et c'est un monsieur que plus d'une fois, je pense, la commission du service civil a fait juge du cnoix de telle ou telle personne assignée à un emploi de l'Etat.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce le directeur de l'"Ottawa Journal"?

M. EDWARDS: C'est ce que je comprends: M. P. D. Ross.

L'hon. M. LEMIEUX: Reçoit-il une subvention?

M. EDWARDS: Les chiffres montrent jusqu'à quel point ce monsieur si dévoué à la chose publique est désintéressé, et comme il se soucie peu de son intérêt personnel. Nous voyons que de 1896 à 1911, il a reçu $10,000 pour de la publicité, et nous le trouvons de nouveau tendant la main à tous les départements de l'administration depuis six ans et se faisant payer pour des annonces. Est-ce parce qu'il connaissait si bien tous les départements, qu'on l'a choisi pour faire partie du sous-comité qui a fait les nominations qu'aurait dû faire la commission du service civil? Est-ce une personne aussi désintéressée que lui que nous devrions avoir pour faire ces nominations? On me dit, et mes renseignements viennent de bonne source, qu'il avait été entendu, lorsque ce personnage fit construire l'immeuble qu'il possède et occupe à présent, et où il publie son journal, que le Gouvernement en louerait une partie pour servir de bureaux à certains services de l'administration. De cette façon il plaçait son argent à coup sûr, sachant qu'il recouvrerait au bout de quelques années, sous la forme de loyer, l'argent qu'il avait dépensé pour faire construire l'édifice en question. Voilà l'homme que l'on a choisi pour faire les nominations qui devraient être faites par la commission du service civil, laquelle est responsable envers le Parlement. Voilà l'homme qui profite de ce qu'il publie un journal pour critiquer on ne peu plus violemment les députés qui osent exprimer une opinion différente de la sienne sur le droit qu'ont les députés à être consultés pour les nominations qui se font dans leur circonscription.

Devant les preuves qui ont été apportées ici en maintes circonstances, je répète que la commission du service civil a été absolument incapable d'accomplir la tâche qui lui avait été imposée. Etant donné que la commission a nommé des comités chargés de s'occuper des centaines de demandes qui ont été faites pour des positions dans le service civil, étant donné que nous avons vu des personnes, non responsables au Parlement, à aucune autre autorité, faire le choix des fonctionnaires, je dis qu'il est grandement temps que nous augmentions le nombre des membres de la commission du service civil, afin qu'il y ait quelqu'un responsable envers le Parlement des nominations qui sont faites.

Je n'adresse pas de reproches à la commission du service civil, mais je dis que

cette situation vient de ce que la Chambre a fait la sottise de charger la commission d'un travail qui pouvait être accompli bien plus avantageusement pour le public par ceux qui sont responsables au peuple, je veux dire les représentants de la nation qui siègent ici. La situation qui se présente à nous aujourd'hui est absolument ridicule et illogique. Nous, les députés, nous allons être responsables envers le peuple de nominations qui sont faites, non pas par la commission du service civil, mais des sous-comités nommés par cette commission, qui n'ont de compte à rendre à personne pas même à la commission elle-même.

C'est un état de choses absolument ridicule contre lequel je tiens à protester. Je veux aussi protester contre la façon dont on a augmenté les appointements des employés de l'Etat. Devons-nous supposer (nous pouvons peut-être nous en consoler en l'envisageant à ce point de vue) que les sous-ministres des différents départements, le président et les membres de la commission du service civil et les chefs de bureaux sont les seuls fonctionnaires dans la cité d'Ottawa qui souffrent de la cherté de la vie? Doit-on penser que les fonctionnaires dont les appointements sont de $1,200 à $1,400 n'en souffrent pas et que l'on n'a pas besoin de s'occuper d'eux?

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami a fait allusion à la façon généreuse dont le Gouvernement a rempli les poches de M. Ross, et je ne doute pas que cela ne soit vrai. Je pense que c'est absolument le cas, mais il n'a pas donné l'autre version de l'histoire. M. Ross a gagné tout l'argent qu'il a reçu du Gouvernement. Il n'y a pas une seule opération louche dans lequel le Gouvernement a pu tremper depuis 1911 que M. Ross n'ait pas défendue. Si l'honorable député avait tout dit, on n'aurait pas eu tant à blâmer M. Ross.

Mon honorable ami a critiqué la proposition que j'avais faite, savoir: que la commission soit réduite de cinq à trois membres, c'est-à-dire qu'elle demeure comme elle est à présent.

A mon avis, c'est une proposition légitime. Cela tient au genre de besogne auquel se livre la commission du service civil. Les commissaires font-ils un travail de bureau? ou bien se livrent-ils à des recherches dans le pays touchant la personnalité des candidats, les opinions politiques qu'ils professent ou sur la question de savoir s'ils doivent être nommés de préférence à d'autres candidats? Est-ce à ce genre de besogne qu'ils se livrent? D'un autre côté, s'ils s'occupent, à titre de juges, de rendre des décisions, comme ils le devraient faire, c'est parfait, et ils pourraient confier le travail de bureau à leur personnel.

A mon avis, cinq commissaires ne réussiraient pas mieux que trois à faire cette besogne, parce que nous voulons que la commission applique son jugement collectif aux décisions à prendre d'après certains principes bien arrêtés. Ces commissaires ont sans doute une grosse besogne; seulement, il est impossible qu'ils fassent un travail que d'autres pourraient expédier à bien moindres frais. Je tiens donc à protester contre l'augmentation du personnel de la commission. Trois commissaires, avec un personnel suffisant, s'acquitteraient mieux de leur besogne que cinq commissaires; ils en résulterait moins de confusion et le pays en bénéficierait davantage.

M. EDWARDS: Je ne veux pas qu'on pense que je souscris aux observations formulées par le député de Guysborough (M. Sinclair) au sujet du directeur du journal qui aurait, dit-il, gagné de l'argent en se faisant le défenseur d'affaires louches, encore que je défère volontiers au jugement de l'honorable député, en pareille matière. Je ne sache pas qu'un seul autre député puisse se prononcer avec autant de compétence que lui. Voilà nombre d'années que je siège ici, avec lui, lorsqu'il appuyait le parti libéral alors au pouvoir, et encore que les journaux libéraux, sans distinction, émergeassent au budget, jamais, que je sache, il n'a donné à entendre que cet argent gagné par la presse libérale était le prix de l'appui qu'elle prêtait à des affaires louches; et cependant, durant les quinze années du régime libéral, nombre de ces journaux ont donné leur appui à des affaires que je pourrais qualifier de louches. Le député de Guysborough a donc mauvaise grâce à nous parler de l'appui prêté à des affaires louches et d'en faire comme un coup d'Etat, d'autant plus que, lorsque son parti était au pouvoir, l'honorable député était toujours prêt à appuyer toute espèce de projets, sans se soucier de leur nature.

L'hon. M. LEMIEUX: Je regretterais de voir la politique de parti se mêler à cette discussion. Comme l'honorable député (M. Edwards) je condamne la pratique suivie par certains journalistes qui reçoivent directement ou indirectement des subventions du Gouvernement. L'autre jour, j'ai adressé de sévères paroles à certains journaux, et cette presse m'a sermonné; or voici qu'aujourd'hui l'honorable député (M. Edwards) légitime entièrement les observations que j'ai alors formulées.

Nous sommes en présence d'un exemple bien topique. Voici M. P. D. Ross, un capitaliste, possédant de grandes et lucratives propriétés à Ottawa, qui est censé éclairer le public, lui fournir des nouvelles puisées à des sources indépendantes des partis. Or, voilà que les documents officiels nous apprennent que non content d'être titulaire de plusieurs commissions et de recevoir de plantureuses entreprises du Gouvernement, il afferme, en outre, ses bâtiments à l'Etat.

Voici le "Journal-Press", le "Free-Press" d'autrefois—car il a changé de nom. Si le léopard...

M. le PRESIDENT: Je ne veux pas interrompre l'honorable député, mais je dois le prier de se borner à discuter la résolution dont la Chambre est saisie.

L'hon. M. LEMIEUX: Volontiers, monsieur le président. Le "Free-Press" était un journal libéral avant 1896. Je sais qu'en 1911, quand le parti libéral rencontra son Waterloo, ce journal appuyait la politique navale et la convention de réciprocité, et dès que l'honorable M. Rogers fût devenu le maître du ministère Borden, ce journal adoptant sans doute le principe du docteur Osler, fut chloroformé, et, un beau matin, les libéraux constatèrent qu'il avait perdu sa vigueur de rédaction accoutumée.

A cette époque, le ministre des Travaux publics (M. Carvell) dénonçait ici même le marché louche qui avait permis à ce journal de s'afficher à titre de libéral, bien qu'il fût la propriété de financiers tories bien connus. Non seulement il portait le masque de journal libéral, mais il dénonçait sir Wilfrid Laurier et d'autres membres du vieux parti libéral.

Ce cas précis explique, monsieur le président, beaucoup d'événements qui se sont produits depuis 1911. L'achat de la presse par les pouvoirs existants est aujourd'hui une des conditions déplorables au Canada et si le public n'est pas guidé par une presse indépendante, c'est parce que la presse a livré son indépendance aux mains de ces pouvoirs. Aujourd'hui la presse du Canada n'est plus respectée. Il existe sans doute des journaux respectables, mais ces autres journaux qui ont été pour ainsi dire chloroformés, ont contaminé toute la grande famille de la presse aux yeux du public. Je n'invente rien, mon honorable ami le sait aussi bien que moi.

On a déclaré nettement dans la Chambre des communes, en 1912, que l'"Ottawa Free Press", tout en posant pour être un journal libéral, était réellement la propriété de certains financiers tories. Il n'est donc pas surprenant, monsieur le président, que le "Free Press" ait défendu depuis toutes les opérations ténébreuses, parce que mon honorable ami a mentionné le prix. Non satisfait de recevoir des commandes d'impressions du Gouvernement, non satisfait d'accepter des positions dans des commissions importantes, le propriétaire de ce journal reçoit chaque année de forts montants pour des loyers. Comment pouvez-vous vous attendre à ce que le public respecte la presse du Canada dans une telle condition d'affaires?

Nous traversons une révolution, monsieur le président, et une des particularités les plus regrettables de cette résolution, c'est qu'il n'y a pas d'esprit dirigeant aujourd'hui dans la presse du Canada sur les grandes questions qui se présentent pour le Dominion. Et la révolution qui gagne du terrain chaque jour...

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

L'hon. M. LEMIEUX: ...est causée principalement par l'achat...

M. le PRESIDENT: A l'ordre, à l'ordre.

L'hon. M. LEMIEUX: ...de la presse du Canada.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai terminé, monsieur le président.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami a dit que la presse du pays n'a pas de respect pour le peuple du Canada. Je veux simplement dire que c'est une triste réflexion pour moi de savoir que la presse dit exactement la même chose des membres du Gouvernement, y compris le député de Maisonneuve (M. Lemieux).

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami a une tournure d'esprit mélancolique cet après-midi.

M. BEST: Les employés civils qui ont reçu ces augmentations de $500 à $1,000 durant la session actuelle, obtiendront-ils ces augmentations si la réorganisation leur donne un rang inférieur à celui qu'ils avaient avant le vote de ces sommes additionnelles? Dans ce cas pourquoi leur a-t-on donné ces augmentations?

L'hon. M. MACLEAN: Je crois qu'ils les obtiendront.

M. McGIBBON (Muskoka): Le temps est arrivé où la Chambre doit faire l'une de ces deux choses, ou se charger encore une fois de faire toutes les nominations ou

rendre cette commission absolument compétente. Il est évident pour les membres du Gouvernement qui ont à s'occuper de nominations depuis un an et demi, que les choses ne marchent pas très bien. Des sous-ministres m'ont dit que la commission du service civil emploie son personnel à dénicher des renseignements qu'elle pourrait obtenir simplement en les demandant à un député quelconque du Gouvernement. Si vous devez vous dispenser de l'avis des membres de la Chambre sur ces questions, le principe contenu dans le bill est excellent; nous devons augmenter cette commission de façon à ce que le travail puisse se faire équitablement et convenablement. Ces commissaires ne devraient pas agir, j'allais dire, avec des demi-renseignements, ils ne devraient pas agir sans être bien renseignés sur l'opportunité ou l'inopportunité de toutes ces nominations. Le ministre a dit qu'une des raisons qui justifiaient l'augmentation du nombre des commissaires, c'était qu'on avait nommé des soldats à différents emplois dans tout le pays. Je le renvoie à la page 1026 du hansard où il est répondu à une question que sur 1,672 nominations permanentes et 14,570 emplois temporaires, formant pour l'an dernier un total de 16,242 nominations, on a donné seulement 1,834 emplois à des soldats rapatriés. Je pourrais dire ce que chacun sait: les emplois qu'ils ont reçus étaient ceux qui se trouvent au bas de l'échelle. Il y a un an, le premier ministre, répondant à une question a donné pratiquement la promesse à la Chambre que si cette commission était augmentée, un soldat retour du front en ferait partie. En tenant compte de la grande agitation qui existe aujourd'hui au Canada et des grands services que les soldats rapatriés rendent en ce moment au pays, je ne doute pas que la nomination d'un soldat rapatrié à la commission du service civil ne fasse beaucoup pour calmer les esprits et donne aux hommes qui sont revenus dans tout le pays l'impression que leurs intérêts sont convenablement sauvegardés.

L'hon. M. MACLEAN: Le ministre n'aimerait pas à promettre, sans avoir consulté ses collègues, qu'un vétéran de la grande guerre sera nommé...

M. McGIBBON (Muskoka): Je ne demande pas cela.

L'hon. M. MACLEAN: Je rappellerai les observations que j'ai faites au commencement de la séance, cet après-midi, notamment que je ne vois pas de raison pourquoi un vétéran ne serait pas appelé à faire partie de la commission du service civil. Je ne suis pas en mesure de communiquer à la Chambre cet après-midi le nombre de soldats rapatriés qui ont été nommés à des emplois publics, mais je puis affirmer que toutes les situations dans le service civil sont pour ainsi dire accordées aujourd'hui à des vétérans de la grande guerre. Les promotions sont effectuées dans le service civil, c'est vrai, en conformité des dispositions de la loi du service civil, qui doivent être observées. Je dois dire que les vétérans, au cours des entrevues que j'ai eues avec eux, n'ont jamais demandé que le Gouvernement abandonne le principe d'accorder des promotions aux vieux serviteurs publics au bénéfice des soldats rapatriés. Il serait malheureux, à mon sens, que le Gouvernement s'éloignât de ce principe. Lorsque je proposerai la 1re lecture du projet de loi, je serai en mesure de communiquer au Parlement certains chiffres qui feront voir le nombre de vétérans qui ont été nommés à des emplois publics.

M. DEVLIN: Je tiens à ce qu'il soit bien compris que les remarques que je ferai touchant le projet de loi en discussion ne sont nullement dirigés contre le ministre ad hoc. Elles visent plutôt le Gouvernement en général, qui accepte la responsabilité du bill actuellement soumis à l'assentiment du Parlement. Le député d'Halifax (M. Maclean) a peut-être chargé ses épaules d'un fardeau plus lourd que ne saurait supporter un homme ordinaire; il s'occupe de l'administration des affaires de plusieurs départements. L'une des principales raisons qui tendent à le surcharger de travail, c'est que le ministre des Postes (M. Blondin) n'occupe pas un siège au Parlement. De plus, un certain nombre de ministres sont absents, et mon honorable ami administre leurs départements tandis qu'ils se promènent. Il est regrettable qu'après avoir demandé le retour de ces ministres au bercail, ils ne soient pas ici à l'heure qu'il est pour fournir des explications au Parlement à l'heure où il s'agit de décider une question aussi importante. Mes remarques visent en particulier le président du conseil (M. Rowell). Un grand malaise se fait sentir par tout le pays aussi bien que dans les rangs du service civil; or, le Gouvernement aurait pu facilement le faire disparaître s'il avait pris des mesures raisonnables au moment propice. Je parle en ce moment à titre de représentant d'un comté essentiellement agricole et j'ai la conviction profonde que le devoir incombe au Gouvernement de faire régner la justice dans le

service civil aussi bien que dans toutes les autres classes de notre population.

Lorsque la question des indemnités a surgi il y a quelques années, j'ai proposé le plan qu'en considération de l'augmentation du coût de l'existence...

L'hon. M. MACLEAN: Si l'honorable député a l'intention de discuter la question des gratifications aux fonctionnaires du service civil, je tiens à lui faire savoir que dès que la Chambre aura adopté la résolution, je proposerai l'adoption d'un crédit pour couvrir le paiement de ces indemnités; cela fournira à mon honorable ami l'occasion de discuter cette question.

M. DEVLIN: Je serai enchanté de le faire; mais les propositions que je désire soumettre au ministre sont de telle nature qu'il pourrait peut-être les incorporer dans le bill.

L'hon. M. MACLEAN: C'est bien; continuez.

M. DEVLIN: Je disais donc qu'à l'époque où la question des gratifications fut soulevée au Parlement, j'ai proposé que le Gouvernement augmentât les traitements des fonctionnaires publics sur toute la ligne vu l'augmentation du coût de l'existence; j'ai proposé de plus qu'on leur accordât des indemnités de vie chère, afin de leur permettre de satisfaire aux dettes qu'ils avaient contractées à cause des salaires insuffisants qu'ils touchent et de l'augmentation constante de tous les articles de première nécessité.

Dans le temps, le Gouvernement a jugé à propos dans sa sagesse d'accorder des gratifications à une certaine catégorie de serviteurs de l'Etat, c'est-à-dire aux fonctionnaires gagnant moins de 1,800 piastres par année. On n'a pas accordé toutefois un seul sou aux pauvres diables qui sont au service de l'Etat depuis trente ou trente-cinq ans—j'en connais qui sont dans ce cas—parce qu'il s'est trouvé qu'ils touchaient un traitement de 2,000 piastres, bien qu'ils eussent une nombreuse famille à faire vivre et des obligations parfois bien plus onéreuses à rencontrer que le fonctionnaire touchant un traitement de 1,800 piastres. Si ma proposition avait été adoptée à cette époque, le Gouvernement aurait fait disparaître l'une des principales causes du malaise qui règne dans les services publics à l'heure qu'il est.

La seconde raison qui explique le malaise existant dans les rangs des fonctionnaires publics et dans le reste du pays, c'est que le Gouvernement n'a pas adopté de mesures énergiques pour mettre un terme aux manipulations des exploiteurs de la guerre. Chaque fois qu'il s'est agi de protéger les intérêts du capital, le Gouvernement s'est empressé d'agir; mais en ce qui regarde le consommateur ordinaire, qui demande le redressement d'abus criants, le Gouvernement a fait preuve d'inertie ou d'incurie quand il n'a pas refusé carrément d'intervenir.

Nous avons eu un ministre du Travail qui a fait de son mieux à son point de vue pour bien diriger ce département. Il a suivi la même marche que le ministre actuel; mais on a pensé qu'il manquait d'initiative, et l'insuccès de ses entreprises l'a fait mettre de côté. Aujourd'hui, les mêmes difficultés se représentent et prennent même un caractère plus sérieux. Je ne reproche rien à mon honorable ami, mais je blâme le ministère en général de s'être montré indolent, inactif, de n'avoir pas pris les mesures qu'il fallait pour combattre le renchérissement de la vie, pour tenir dans de justes bornes des gains exorbitants réalisés dans ce pays ces années dernières.

On a rappelé tout à l'heure l'existence d'un rapport de sir George Murray, et le Gouvernement ne sait pas même ce que contient ce rapport. D'autres commissaires en ont fait, que le Gouvernement ignore pareillement. Il y en a un aujourd'hui que des experts de Chicago ont dressé, et, comme Canadien, je saisis cette occasion de protester contre l'acte d'une commission du service civil, ou du Gouvernement, qui demande aux Etats-Unis l'aide de comptables, de spécialistes si vous le préférez, pour faire au Canada un travail dont des Canadiens auraient pu s'acquitter avec non moins de compétence. Je ne crois pas témoigner d'une arrogance excessive en disant que nous avons au Canada d'aussi bonnes têtes qu'il est possible d'en trouver chez nos voisins du Sud. Il est vrai qu'il y a aux Etats-Unis beaucoup de bon et beaucoup d'argent. Il est vrai que de fois à autre il devient nécessaire de nous adresser aux Etats-Unis pour des fonds. Il est vrai que parfois la nécessité nous oblige à faire commerce avec les Américains. Ce sont là des arrangements que le cours des affaires nous engage à prendre, mais lorsque, dans cette enceinte de la Chambre des communes, on vient nous dire que, pour réorganiser les services publics, il est besoin de compétences que seuls les Etats-Unis peuvent nous fournir, c'est une prétention contre laquelle je m'insurge avec toute l'énergie possible. On a payé des salaires à ces experts; combien? Lors de l'examen

des crédits supplémentaires, on nous a annoncé qu'une somme de 46,650 piastres avait été dépensée de ce chef, et c'est là une jolie rétribution des services de ces experts américains. Sont-ils partis? Certaines personnes sont assez cruelles pour dire qu'après avoir terminé le remaniement des classes dans lesquelles se trouvent les sous-ministres, les chefs de la comptabilité ou autres grands fonctionnaires des diverses administrations, ils se préparent à remanier le cabinet. Je donne cette rumeur pour ce qu'elle vaut; elle peut être fondée ou ne l'être pas. S'ils sont capables de diviser en classes les membres du présent cabinet, la chose ne me concerne pas et je ne m'en préoccupe guère, mais je leur souhaite bonne chance, car je crois qu'ils ont là une tâche difficile à exécuter. Il est malheureux que dans ce pays, comme dans bien d'autres peut-être, dès qu'il est question de rétribuer les services d'un fonctionnaire par un traitement considérable, le cas prend tout de suite une importance telle qu'il faut s'en occuper sur-le-champ; mais lorsque nous les besogneux, qui représentons les classes pauvres, les salariés, les consommateurs du Canada, venons devant le Gouvernement, nous ne pouvons obtenir de lui qu'il nous renseigne, moins encore qu'il agisse.

Quel est l'objet de cette résolution que le ministre nous demande de laisser passer, en nous disant de bien vouloir ne pas tenir compte d'un manque de renseignements auquel il sera suppléé plus tard? J'accepte sur ce point-là la parole du ministre, mais c'est une assurance que l'on nous donne fréquemment. Nous avons attendu avec impatience le retour des ministres qui pourraient dissiper le malaise qui existe au Canada, et que nous a-t-on dit hier: Attendez un mois le rapport de la commission et le Gouvernement vous dira alors ce qu'il sera en mesure de faire.

Sans vouloir reprocher au Gouvernement une abstention que les circonstances peuvent légitimer, sans vouloir qu'il néglige de maintenir dans ce pays l'ordre et l'observance des lois, je lui dirai bien qu'il existe un autre moyen de calmer l'effervescence populaire, et il n'est pas indispensable d'attendre encore un mois. Une décision peut être prise sur-le-champ. Mettez-vous à la poursuite des exploiteurs, faites baisser le prix des choses nécessaires à l'existence, pour que le salarié puisse subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille; vous aurez alors fait disparaître tout malaise dans ce pays.

Ce malaise ne date pas de la fin des hostilités, il n'a pas commencé pendant la guerre; nous n'avons cessé de nous en plaindre depuis 1912. Le Gouvernement sait que la vie est devenue chaque année de plus en plus chère depuis lors. Il s'était préparé pour cela, et avait combiné certains plans d'action. Mettant de côté le vieux parti conservateur, il en a formé un nouveau, qu'il a appelé unioniste. De bons et dévoués conservateurs ont dû céder la place à d'anciens alliés de partis advers, prêts, nous disait-on, à résoudre nos présentes difficultés.

A quoi tout cela a-t-il abouti? A un échec lamentable, à la désunion du cabinet, à la proscription et au malaise qui règne aujourd'hui dans les rangs du personnel.

M. le PRESIDENT: A la question. L'honorable député ne se borne pas à parler du projet de résolution qui est à l'étude.

M. DEVLIN: Puisque je ne puis continuer de parler de ce qui, d'après moi, est la cause du malaise qui règne dans les rangs du service civil de ce pays, je vais reprendre mon siège.

M. MACKIE (Edmonton): En 1914, un nommé Charles Gauvreau et un nommé Alfred Trudel, de mon comté, ont voulu s'enrôler dans le service d'outre-mer, mais on les a refusés, sous prétexte d'incapacité physique. Ils furent ensuite nommés gardes-feu et occupèrent ce poste jusqu'à cette année. La commission du service civil les a congédiés en donnant pour raison que ce genre d'emploi devait être attribué aux vétérans de la guerre. Or, les mots "vétérans de la guerre" peuvent désigner un homme qui a seulement visité Argyle House ou un homme qui, comme mon frère, a été en France, à environ 50 milles en arrière de la ligne de feu. Si MM. Trudel et Gauvreau avaient été congédiés pour de bonnes raisons, je n'aurais rien à y redire, mais je trouve que la commission a tort d'accorder une préférence à un militaire réformé de la guerre qui n'est peut-être pas allé plus loin qu'en Angleterre, par rapport à des hommes qui étaient parfaitement prêts à sacrifier leur vie pour l'empire et qui, de fait, s'étaient présentés à l'enrôlement. Si ce point n'est pas prévu dans le bill, je tiendrais que l'honorable ministre le prît en considération.

Quelques mots, maintenant, au sujet d'un autre aspect de la question: D'après la loi actuelle, la révocation d'un employé permanent doit être motivée. Or, un garde-feu est nommé chaque printemps, et, à moins qu'on ait de bonnes raisons pour le destituer, on devrait le nommer de nouveau chaque printemps. Bien qu'un garde-feu

ne puisse être nommé pour les douze mois de l'année, cette position est permanente de sa nature. Je prierais le ministre de voir à ce qu'il soit prévu, dans le bill, que des hommes disposés à servir leur pays, mais refusés pour cause d'incapacité physique, ne puissent être l'objet que d'une révocation motivée.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne sais rien du cas de ces deux hommes que ce que l'honorable député en a dit, mais je vais me renseigner auprès de la commission et je donnerai ensuite une réponse, dans la Chambre, ou à l'honorable député lui-même. Je suis d'accord avec lui que ces hommes devraient être considérés comme employés permanents et non pas surnuméraires. Je préfère cependant ne pas me prononcer avant que la commission ne m'ait dit pourquoi elle les a révoqués.

M. FONTAINE (texte): Je crois savoir que cette résolution est présentée à la Chambre afin que les membres du Parlement puissent émettre leur avis. Je crois qu'il est de mon devoir de faire quelques propositions.

Je désire tout d'abord protester contre l'augmentation du nombre des commissaires de trois à cinq.

Je connais personnellement les commissaires actuels. Il me semble que ce sont des hommes de devoir et que ni le service civil ni le pays n'ont souffert du fait qu'il n'y a que trois commissaires.

Une idée m'est venue: je me suis imaginé que l'honorable premier ministre est peut-être embarrassé du nombre de ministres qu'il a présentement. Les voyages en Europe étant finis, nous nous trouvons maintenant avec deux ministres de la Milice et ce serait peut-être une bonne position pour l'un d'eux; peut-être aussi serait-ce une bonne situation pour l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), comme récompense des services qu'il a rendus au gouvernement unioniste, étant donné que tous les ministres sont de retour et qu'il n'a plus maintenant personne à remplacer.

En tout état de cause, je proteste de toutes mes forces contre cette dépense additionnelle de 12,000 piastres.

Sans m'opposer à l'augmentation de 1,000 piastres par année qu'on donne aux commissaires actuels, il me semble que dans la même résolution on aurait pu aussi parler de l'augmentation des employés inférieurs. Je crois savoir que le bill viendra plus tard et que nous saurons à quoi nous en tenir quant à l'augmentation de salaire de ces employés. Dans l'intervalle, nous ne pouvons que prévoir, mais nous savons malheureusement que c'est l'habitude du Gouvernement de toujours s'occuper de ceux qui gagnent de gros salaires et de ne jamais accorder la moindre attention aux petits salariés.

Je me permettrai cependant de faire une proposition à l'honorable ministre qui s'occupe de ce bill et de lui dire...

Un DEPUTE: Il ne comprend pas.

M. FONTAINE: S'il ne comprend pas, il pourra se faire traduire mes remarques. Je me permettrai de lui dire, une fois pour toutes, que cette fois-ci il ne devrait pas oublier les petits employés.

Dans la ville de Hull, nous avons un grand nombre d'employés civils et, chose extraordinaire et incroyable, nous trouvons, chez nous, des employés qui ne gagnent que $50 par mois. Je me demande comment on peut songer à augmenter les salaires des commissaires et des sous-ministres de $1,000 et $2,000 sans penser à augmenter aussi ceux des fonctionnaires qui ne gagnent pas même assez pour acheter le pain nécessaire à leur famille.

Monsieur le président, je ne voudrais pas m'éloigner du sujet, mais il me semble qu'il est bien permis de faire des digressions et de dire qu'une des causes de tous ces malaises qui existent aujourd'hui chez les ouvriers est parce que le Gouvernement ne s'est jamais occupé des petits et des malheureux. Il me semble que si j'avais l'honneur d'appartenir au Gouvernement. . . .

M. CANNON: Dites plutôt le malheur!

M. FONTAINE: Mon honorable ami de Dorchester pense qu'il serait mieux de dire le malheur. J'accepte sa suggestion et je répète: si j'avais le malheur d'appartenir au Gouvernement actuel, j'estime que mon premier devoir serait de trouver le moyen de diminuer le coût de la vie, de protéger les pauvres et les miséreux et non pas de songer seulement à ceux qui ont de gros appointements.

Je ne veux pas, pour l'instant, en dire davantage. vu que nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet quand le bill sera déposé devant nous; mais il me semble que ce sont des choses que les honorables ministres devraient immédiatement prendre en considération. Ils devraient montrer plus de bon vouloir, parce que si le Gouvernement ne fait rien pour améliorer la situation, je crois que la grève qui sévit dans l'Ouest et qui tend à s'étendre jusque dans

l'Est, se propagera jusqu'ici, chez les employés du Gouvernement.

Sans vouloir me faire l'apôtre des grèves, je puis dire qu'il est bien naturel que ceux qui reçoivent des appointements insuffisants pour leur permettre de vivre soient mécontents et prennent tous les moyens pour améliorer leur position.

La situation est grave aujourd'hui et je tiens à protester contre l'inactivité du Gouvernement qui ne fait absolument rien pour les consommateurs et qui, depuis qu'il est au pouvoir,—non seulement l'administration d'aujourd'hui mais aussi l'administration antérieuse, depuis 1911,—ne s'est occupé que des millionnaires et des manufacturiers sans jamais rien faire pour le peuple.

Pourquoi tant de sollicitude pour des commissaires qui gagnent $5,000 et $6,000 par année? Pourquoi tant de sollicitude pour des sous-ministres qui gagnent des salaires de $5,000 à $6,000 quand on ne s'occupe pas du tout de ceux qui ne reçoivent que $50 ou $75 par mois.

Monsieur le président, quand nous sommes obligés de payer les vivres des prix aussi élevés qu'à l'heure actuelle, quand nous devons payer 75 cents pour une livre de beurre et $10 pour une paire de chaussures et que le Gouvernement ne donne que $50 par mois à certains de ses employés, je dis que c'est le Gouvernement qui est l'auteur du mal et je ne puis blâmer ceux qui se mettent en grève dans ces conditions-là.

L'hon. M. MACLEAN: Je suis profondément reconnaissant de ce que mon honorable ami a dit de moi; je prise beaucoup ses éloges. Je puis lui affirmer que les listes d'appointements qui ont trait aux grades inférieurs du service civil accuseront une augmentation sensible par rapport aux appointements actuels qui seront encore accrus grâce à la gratification qui doit être accordée cette année. Je voudrais convaincre mon honorable ami et la députation entière que tous ceux qui font partie du service civil ne peuvent pas recevoir la même rémunération, à cause de la diversité de leurs obligations et de leurs fonctions. Relativement à l'emploi et à la rémunération d'un groupe d'hommes, je ne connais pas d'autre principe que celui de les employer et de les rémunérer selon la nature des obligations qu'ils assument et des fonctions qu'ils remplissent.

Malheureusement, il peut parfois arriver que ceux qui occupent les grades inférieurs du service public soient dans l'impossibilité d'obtenir des appointements qui seraient jugés convenables eu égard aux circonstances fâcheuses ou défavorables qui influent sur le coût de la vie. Il y a lieu de le déplorer, mais d'autres employés en souffrent comme les serviteurs de l'Etat. Toutefois, lorsqu'il verra les listes d'appointements, l'honorable député sera satisfait, je l'espère, de la rémunération qui doit être accordée à ceux qui occupent les grades inférieurs du service public.

M. McKENZIE: Il y a deux ou trois observations que je me crois tenu de faire au ministre, relativement à ce projet de résolution et au service civil. Tout d'abord, on impose à la commission une tâche qu'elle ne devrait pas avoir à accomplir. Le projet de résolution tend à nommer un groupe d'hommes, au nombre de cinq, au plus, dont quatre recevront $6,000 par année, et dont l'un touchera $7,000.

Les commissaires seraient presque aussi nombreux que les juges d'une cour suprême. Chacun ici se rend compte de l'importance des fonctions du juge de la cour suprême, de l'importance du travail que les membres de ce tribunal sont censés accomplir dans les provinces. Il serait de la dernière absurdité de nommer des magistrats à des traitements de sept à huit mille dollars pour les charger d'une tâche dont un simple juge de paix pourrait s'acquitter de façon satisfaisante. Aucun gouvernement ne serait capable de justifier des nominations pareilles, et cependant c'est précisément ce que l'on fait aujourd'hui. Dans tout le pays il se fait des milliers et des milliers de nominations à des emplois tels que celui de préposé aux arrivages, dans le comté de Guysborough; de garde-pêche, dans le comté de Pictou; de receveur de la poste, dans le comté de Victoria; et c'est pour s'occuper de choses pareilles que l'on fait siéger à Ottawa une commission à laquelle on devra payer chaque année $31,000 sous forme d'appointements, sans compter les faux frais.

Que les affaires importantes soient confiées à des hommes de première valeur, fort bien; mais je trouve mauvais qu'une commission dont les membres touchent de gros traitements soit chargée de choses sans importance et que le premier venu pourrait accomplir aussi bien qu'elle. A mon avis, le ministre devrait s'employer à alléger le fardeau qui pèse sur cette commission; il devrait faire faire par d'autres les multiples nominations à des emplois sans importance dont elle est obligée de s'occuper à cette heure.

Hier soir, à force de questionner le ministre de la Marine et des Pêcheries, nous

avons fini par apprendre que les centaines —que dis-je?—les milliers de gardes-pêche qu'il faudra nommer d'ici à quelques mois devront être proposés par les inspecteurs des pêcheries dont le choix devra ensuite être ratifié par la commission du service civil. N'y a-t-il rien de surérogatoire dans une telle façon de procéder? N'est-ce pas obliger la commission à s'occuper de choses n'ayant aucun objet utile? Dans ces cas-là, en effet, il lui faut nécessairement accepter la proposition de l'inspecteur et s'en remettre à celui-ci du soin de choisir le plus apte parmi les aspirants. Puisque le titulaire est ainsi désigné, que ne le met-on à l'ouvrage sans plus tarder, afin de débarrasser la commission de la multitude des nominations sans importance dont elle est maintenant tenue de s'occuper et qui n'exigent aucune qualité administrative particulière chez qui les fait? Si l'on suivait ce conseil, la commission se trouverait débarrassée de beacoup de travail qu'elle accomplit sans résultat utile. Il ne convient pas que les commissaires du service civil tiennent séance pour décider à qui doit être attribué l'emploi de préposé aux arrivages au Grand-Bras-d'Or, ou de gardes-pêche en Colombie-Anglaise. Les nominations de cette sorte devraient se faire autrement, de façon plus expéditive et moins coûteuse. Que l'on porte de trois à cinq le nombre des commissaires du service civil pour qu'ils aient à s'occuper de futilités pareilles, c'est ce que je ne puis laisser faire sans protester. Il suffirait de réduire à ses justes proportions le travail dont doivent véritablement s'occuper des hommes de valeur, instruits et intelligents, pour se rendre compte que trois suffiraient aussi bien que cinq et que tout irait mieux.

Encore un mot des examens. Le Gouvernement s'imagine sans doute qu'il fait une grande faveur aux aspirants aux emplois en ne les assujétissant qu'à un facile examen. Je vois la chose d'un autre œil. Le plus mauvais service qu'on puisse rendre à un jeune homme, c'est, à mon avis, de le faire profiter d'un mode d'examen qui lui permette d'obtenir quelque emploi inférieur à l'âge de 18 à 25 ans. A la suite d'un examen facile, il gardera sa place cinq ou six ans, jusqu'au moment où, ayant atteint le maximum de ses appointements, il voudra obtenir de l'avancement; mais le temps de l'école et de l'étude sera alors passé, et le pauvre employé trouvera toutes portes closes. Incapable de passer d'autre examen, force lui sera ou de se contenter de son emploi ou d'aller s'en chercher un autre ailleurs.

Le ministre doit donc s'efforcer sans cesse de faire entrer dans les administrations des hommes possédant les aptitudes voulues, des hommes susceptibles de s'améliorer et de mériter de l'avancement; il doit faire en sorte qu'avant d'entrer en place les candidats soient tenus de passer un examen assez sévère pour les rendre éligibles aux plus hautes fonctions de leur classe respective. Je n'entends pas, toutefois, que les candidats doivent passer un rude examen sur le grec, le latin, la géométrie, la trigonométrie et autres matières difficiles; je tiens seulement à ce que chacun d'eux ait une connaissance suffisante de l'anglais et du français, qu'il sache lire et écrire correctement ces deux langues et possède une instruction générale correspondant à peu près au 12e degré de notre programme d'études, ou lui permettant d'obtenir le diplôme d'instituteur de première classe. C'est là le moyen de se procurer un employé plein de jugement et possédant une instruction pratique.

Mettez-le au bas de l'échelle, si vous voulez, mais, une fois pour toutes, permettez-lui, s'il a des ambitions et des capacités, d'espérer arriver au sommet. Ce n'est pas faire une faveur à personne que de lui donner des examens faciles pour entrer dans l'administration, au dernier rang. Il y passe quelques années, ne peut retourner à l'école, ne peut subir d'autres examens et est arrêté pour la fin de ses jours. Voilà ce que le ministre ne doit pas oublier touchant l'épreuve du degré d'instruction.

J'ai pris connaissance des papiers d'examens et les sujets prescrits par la commission du service civil. Je ne crois pas que ce soit une épreuve juste. Certains sujets sont trop difficiles et hors de la portée de plusieurs qui feraient de bons employés. Il en est qui subissent ces examens qui ne font pas d'aussi bons fonctionnaires que d'autres qui seraient admis, si les examens étaient de la nature dont j'ai parlé.

Toutes mes observations se résument à ceci: on impose à la commission trop de besogne secondaire. Des centaines de mille questions décidées par la commission pourraient l'être par un fonctionnaire très ordinaire touchant un traitement moyen. Je pense aussi que l'épreuve du degré d'instruction devrait être étudiée plus attentivement de façon à admettre dans le service les fonctionnaires voulus, hommes ou femmes.

(Il est fait rapport de la résolution, qui est lue pour la 2e fois et adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre passe à la suite de la discussion des subsides.

Pour continuer le paiement, à ceux des fonctionnaires du service civil auxquels une allocation de guerre (y compris l'allocation provisoire de l'item 419, votée à la dernière session du Parlement) était accordée en vertu d'un décret du conseil du 10 décembre 1918 et des décrets y incorporés ou le modifiant, et qui sont encore dans le service, de sommes égales au quart des sommes dont le paiement est ainsi autorisé en leur faveur pendant l'exercice 1918-1919, sous forme d'allocation de guerre pour le premier trimestre de l'exercice 1919-1920, 2,500,000 piastres.

L'hon. M. LEMIEUX: Voulez-vous expliquer?

L'hon. M. MACLEAN: Les honorables députés savent sans doute que, l'an dernier, une allocation de guerre a été accordée au service extérieur ainsi qu'au service intérieur. L'allocation a d'abord été accordée aux employés des postes, au mois de septembre, je pense, mais elle ne s'appliquait pas à ceux qui recevaient plus de 1,800 piastres. Plus tard, elle a été accordée à un grand nombre de fonctionnaires du service intérieur, mais là encore, ceux dont les appointements étaient de plus de 1,800 piastres n'y avaient pas droit. Nous avons trouvé opportun et nécessaire de continuer l'octroi de cette allocation cette année, vu que le prix de la vie n'a pas diminué depuis l'an dernier. Nous avons trouvé qu'il n'était pas à désirer de voter ce crédit par un décret du conseil. Les honorables députés de la gauche ne s'en plaindront pas. Nous avons cru qu'il valait mieux nous adresser au Parlement, pour lui demander un crédit spécial pour cette allocation, comme on l'a payée l'an dernier, les mois d'avril, mai et juin.

L'hon. M. LEMIEUX: S'arrêtera-t-on alors?

L'hon. M. MACLEAN: Non, ce n'est pas l'intention du Gouvernement. Comme le savent les honorables députés, le paiement de cette indemnité de vie chère a été soumis l'an dernier à plusieurs limites et conditions. On a pensé que la méthode adoptée a donné lieu à quelques inégalités et injustices. Le Gouvernement a donc soumis toute l'affaire à la commission du service civil et nous espérons un rapport bientôt. Dans l'intervalle, nous désirons que l'allocation soit payée comme l'an dernier. Vers la fin de juin, nous espérons demander un plus grand crédit au Parlement. Le crédit actuel ne paiera l'allocation que pour trois mois.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il y a une ferme expérimentale. Les ouvriers de cette ferme m'ont appris que les employés supérieurs, tels que le surintendant et les contremaîtres, ont reçu une allocation, mais que les ouvriers ordinaires n'ont rien eu. Si le Gouvernement a l'intention de continuer cette politique, cette année, je proteste.

L'hon. M. MACLEAN: Il y a de nombreuses personnes à l'emploi du Gouvernement, qui reçoivent un salaire quotidien, lequel est, la plupart du temps, le salaire courant. Ainsi, à Ottawa, il y a plusieurs classes de métiers, qui sont payés d'après l'échelle des salaires courants. L'indemnité ne s'appliquait pas à cette classe, parce que l'on a pensé qu'elle était payée d'après le prix courant du travail. Je suppose que c'est la raison pour laquelle les personnes dont parle mon honorable ami n'ont pas reçu leur allocation.

Il se peut que leur salaire ne soit pas équitable. Dans ce cas, la chose devrait être étudiée. Je serai charmé d'étudier la question avec le ministre de l'Agriculture, et de renseigner mon honorable ami plus tard, soit personnellement, soit à la Chambre, sur l'état exact de la situation.

L'hon. M. ROWELL (président du conseil privé): Puis-je compléter ce qu'a dit mon honorable ami le ministre intérimaire du Commerce? La question est traitée dans un décret du conseil, en date du 10 décembre 1918, en ces termes:

Toutes personnes désignées comme manœuvres ou ouvriers employés à un salaire mensuel ou annuel auront droit de recevoir l'allocation. Tous ceux qui sont employés à un salaire quotidien au tarif courant n'auront pas droit de recevoir l'allocation. Ceux qui sont employés à un salaire moindre que le tarif courant pourront recevoir une allocation selon les limites définies par ledit décret du conseil du 7 novembre 1918, et sur ce rapport que le ministre qui administre le département où telle personne est employée recommandera et que le Gouverneur en conseil approuvera.

Mon honorable ami comprendra que le but était, dans les positions où les hommes étaient employés au-dessous du tarif courant. . .

M. LAPOINTE (Kamouraska): Qui définira le tarif courant?

L'hon. M. ROWELL: Les fonctionnaires du département, je présume. Le ministre aurait l'autorité finale. C'est lui qui doit proposer s'il y a lieu, quelle somme doit être ajoutée au salaire d'un individu pour le mettre au niveau du tarif courant.

M. MORPHY: Ces hommes sont-ils placés, oui ou non, sur la liste permanente?

L'hon. M. MACLEAN: On ne les compte pas comme employés permanents du ministère, bien que plusieurs y soient employés depuis des années. Voici le principe en jeu: on a supposé que les catégories auxquelles il est fait allusion dans le décret que vient de lire le président du conseil avaient bénéficié d'augmentations à cause de l'état de guerre et que, de cette manière, elles avaient touché leur allocation. Or, dans le cas des employés des fermes expérimentales de l'extrémité est de la province de Québec, un oubli a pu se produire et peut-être leur salaire n'a-t-il pas été augmenté du tout, ce qui, naturellement, serait injuste.

M. MORPHY: Je voudrais appeler l'attention du ministre sur une chose dont je me suis toujours plaint à la Chambre, et c'est que personne ne s'occupe de ces gens. Ils ne sont pas au courant des décrets de l'exécutif, ils ne savent même pas s'ils sont employés permanents on non et ils se tiennent humblement retirés, trop effrayés pour demander quoi que ce soit. Quand le ministre dit qu'ils reçoivent un supplément de salaire proportionné avec les augmentations causées par la guerre, il oublie totalement l'augmentation du prix de la vie pour ces salariés qui doivent travailler tous les jours de l'année comme s'ils étaient permanents mais ne sont pas traités comme tels.

Je répète, et j'espère que le ministre prendra ceci en considération, ce que j'ai dit à la Chambre récemment, qu'il est facile pour celui qui touche des appointements de 4,500 piastres de les voir monter à 6,000 piastres tout à coup, soit une augmentation de 1,500 piastres, comme cela s'est vu dans les crédits que nous discutions, tandis que de pauvres diables travaillent dans tout le Canada, à Ottawa comme loin de la capitale, et, malgré le renchérissement des denrées, continuent de travailler et élèvent des familles avec 600 piastres par année. Je ne crois pas qu'on puisse demander à un homme valide, ayant une famille à nourrir, de travailler pour l'Etat, ou pour qui que ce soit au taux de 600 piastres par an. Il est temps que le Gouvernement comprenne que son devoir est de jeter un coup d'œil au bas de l'échelle du personnel. Qu'il le fasse par l'intermédiaire de quelqu'un chargé de découvrir les injustices et d'y remédier.

M. ROBB: Au début de la guerre certains membres du personnel se sont enrôlés et ont reçu leurs appointements en outre de leur solde comme officiers. De plus, s'ils étaient mariés, leurs femmes recevaient des allocations. Beaucoup de ces hommes n'ont jamais été en France; d'aucuns se sont embusqués en Angleterre et d'autres en Canada. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder une allocation à ces hommes, quand des employés comme ceux mentionnés par mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe) ne reçoivent rien du tout?

L'hon. M. ROWELL: En vertu du décret du conseil et de cette loi les employés civils qui reçoivent une solde militaire et leurs appointements n'ont pas droit à l'indemnité de vie chère.

M. COWAN: Et ils ne reçoivent pas non plus d'allocation de famille.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai la plus profonde sympathie pour ces employés civils qui constituent la police fédérale. Ils forment un corps d'élite et, au cours des dernières années, ils ont rendu les plus importants services au Canada.

Je crois savoir que les membres de la police fédérale n'ont pas reçu de gratification, l'année dernière. Je ne pense pas qu'il soit juste de les mettre de côté; à mon avis, on devrait les traiter comme les autres employés de l'Etat.

L'hon. M. ROWELL: Que l'honorable l'honorable député me remette au point, s'il y a lieu, mais j'ai l'impression que les membres de la police fédérale ne sont pas du service civil. Ils relèvent du département de la Justice. C'est peut-être parce qu'ils ne sont pas des fonctionnaires civils qu'ils ne sont pas compris dans ce décret du conseil. On pourrait très opportunément discuter s'ils devraient ou non recevoir une compensation supplémentaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Les membres de la police fédérale ont autant de droit à une indemnité que les commis de bureaux, que les journaliers et les autres. Ils doivent subir des examens; ce sont des hommes énergiques et habiles qui méritent, il me semble, les mêmes égards que les autres membres du service public.

M. FRIPP: Je tiens à appuyer le plaidoyer que vient de faire l'honorable député (M. Lemieux) en faveur de la police fédérale. Je ne vois pas ce qui distingue à cet égard un membre de la police fédérale d'un fonctionnaire des Travaux publics d'Ottawa. Les journaliers du département des Travaux publics ont touché cette indemnité. Il n'y a pas de distinction réelle entre la permanence d'un journalier du département des Travaux publics et celle d'un membre de la police fédérale. De plus, si

je comprends bien, les appointements des membres de la police fédérale n'atteignent pas ceux de la police municipale d'Ottawa et ils n'ont pas les mêmes avantages. Ils ne jouissent pas d'une pension de retraite, ni d'un grand nombre d'autres privilèges et avantages dont bénéficient présentement les hommes de police d'Ottawa. C'est pourquoi je n'hésite aucunement à appuyer la prétention de l'honorable député de Maisonneuve que la police fédérale devrait bénéficier de cette indemnité.

M. KEEFER: J'approuve ce qu'on a dit au sujet de la police fédérale. Elle devrait être mise sur un pied d'égalité avec les autres divisions du service public qui reçoivent l'indemnité. Elle rend de réels services. Elle mérite tous les égards.

L'hon. M. ROWELL: Je pense que le département de la Justice étudie, en ce moment, la question d'une gratification ou d'un supplément d'indemnité à la police fédérale. Je ne puis parler avec certitude, en l'absence du ministre intérimaire de la Justice, mais ce dernier sera de retour à Ottawa, dans une couple de jours. J'appellerai son attention sur ce point.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami va-t-il s'occuper de cela? Le ministre est absent et le ministre intérimaire aussi.

L'hon. M. ROWELL: Le ministre intérimaire sera ici, demain, et j'appellerai son attention sur cette question.

M. POWER: Je veux signaler au ministre deux autres catégories de fonctionnaires civils qui n'ont pas encore obtenu l'indemnité. Je ne sais rien des fonctionnaires de l'arsenal fédéral de Lindsay, mais je puis parler avec connaissance de cause des fonctionnaires de l'arsenal de Québec. Ils travaillent à l'heure; les ouvriers ordinaires reçoivent de 50 à 55 cents par heure. Ils ont tenu bon durant la guerre; ils ont exécuté un bon travail, mais ils semblent avoir bénéficié d'une bien infime augmentation de salaire—si on leur en a accordé une—durant la guerre et on ne les a pas classés de façon à leur permettre de retirer l'indemnité. Une autre catégorie qui mérite peut-être plus de considération, se compose de certains fonctionnaires du département de la Marine. Jusqu'au mois d'avril 1918, les fonctionnaires du département de la Marine, à Québec, n'avaient pas reçu d'augmentation d'appointements depuis dix ou quinze ans. Ils travaillaient pour un salaire très inférieur à celui payé couramment, à tel point que le département de la Marine qui n'a pas l'habitude d'être très généreux en pareil cas, dut finalement leur accorder une très faible augmentation. J'ai débattu à fond, dans le temps, la question avec le département, et j'ai constaté que les artisans, les fabricants de chaudières et les autres employés du département de la Marine, à Québec, gagnaient à peu près les deux tiers de ce que retiraient leurs confrères travaillant ailleurs. On devrait étendre à ces ouvriers le bénéfice du décret du conseil relatif à l'indemnité. J'ajoute que je ne puis comprendre pourquoi un journalier n'obtiendrait pas, à ce titre, une certaine indemnité à l'instar de tout autre salarié.

Je comprends certes le point de vue du ministre: que les gages des journaliers ont augmenté...

L'hon. M. MACLEAN: Surtout où ces derniers sont organisés et dans les grandes villes. . .

M. POWER: Qu'ils soient ou non organisés, leurs gages n'ont certainement pas augmenté dans la ville de Québec. Grâce à l'attitude bienveillante du ministre de la Marine et des Pêcheries d'alors, les journaliers du département de la Marine, à Québec, ont tenté de s'organiser, mais on étouffa si bien le mouvement qu'aucun de ces ouvriers ne put reprendre son emploi.

Par conséquent, je crains fort que la question d'organisation n'importe guère. Comme il est impossible de s'organiser en association ou syndicat dans les services de l'administration fédérale à Québec, bien que cela puisse se faire partout ailleurs, on devrait accorder à ces employés une indemnité raisonnable; en un mot on devrait les traiter comme on traite les autres employés de l'Etat.

M. McCOIG: J'ai remarqué que nous avons voté des crédits pour augmenter de $500 et de $1,000 les traitements des sous-ministres et autres hauts fonctionnaires. En réalité nous votons tous les jours des crédits augmentant les appointements de presque tous les employés de l'Etat, à partir des sous-ministres jusqu'au bas de l'échelle. Que l'on me permette de dire un mot en faveur d'une catégorie d'employés, qui méritent mieux que tous les autres un relèvement de leurs appointements; je veux parler des facteurs qui font le service des postes dans les campagnes. Par exemple un courrier d'entreprise qui a un trajet de 25 milles à faire reçoit $750 par année. Les conditions de l'entreprise exigent qu'il fournisse un cheval et une voiture ou deux chevaux quand les routes sont mauvaises, et c'est avec cette magnifique rémunération

qu'il doit fournir et entretenir chevaux et voitures. Puisque nous augmentons les appointements des employés de l'Etat (même lorsqu'ils ne le demandent pas), nous devrions nous occuper un peu de ces gens-là. Ils sont liés par leur contrat et la plupart du temps ils travaillent pour un salaire de famine. Tout le monde approuverait le ministre s'il voulait nous assurer que l'on augmentera la rémunération des personnes qui ont entrepris de distribuer les dépêches par tous les temps pour la somme insignifiante qu'ils reçoivent en ce moment.

M. McKENZIE: J'ai parlé au président du conseil et au ministre intérimaire (M. Maclean) au sujet d'une certaine catégorie d'employés qui travaillent dans cet édifice. J'ai entendu le président du conseil (M. Rowell) donner lecture de l'arrêté ministériel et des règlements d'après lesquels les augmentations ont été données. Il a parlé du taux des salaires, mais il est difficile de déterminer ce taux. Si l'indemnité à être accordée aux députés était basée sur le taux courant des salaires en général, il recevraient peut-être beaucoup moins; d'autre part je suppose que les charpentiers, les terrassiers et autres ouvriers seraient mieux rétribués que les députés.

L'hon. M. MACLEAN: La raison pour laquelle on n'a pas accordé d'indemnité au personnel de la Chambre des communes, n'est pas celle contenue dans l'arrêté du conseil et dont mon honorable ami a donné lecture. L'arrêté ministériel décrétait que l'indemnité ne serait payée qu'à ceux qui étaient employés pendant toute l'année, et je crois que presque tous les fonctionnaires que mon honorable ami a en vue ne sont employés que pendant la session. C'est en vertu d'une autre disposition du décret qu'on leur a refusé cette gratification.

M. McKENZIE: Je serai très bref si le ministre veut bien me donner l'espoir que l'on s'occupera de ces employés. On n'a pas augmenté leurs appointements; en réalité on n'a rien fait pour eux. Si le ministre voulait bien augmenter leurs appointements d'une façon ou d'une autre, soit après indemnité ou autrement, cela les aiderait énormément. Il y a des teneurs de livres dans la catégorie dont je parle; certains d'entre eux ont plusieurs employés sous leurs ordres et font un ouvrage tout spécial; cependant leurs appointements n'ont pas été augmentés. Il y en a qui viennent de très loin. Autrefois ils voyageaient gratis, maintenant il faut qu'ils payent leur voyage, et il n'y a pas de doute que la cherté de la vie n'augmente leurs dépenses pour venir ici.

L'hon. M. MACLEAN: Leurs appointements ont-ils été augmentés depuis quelques années?

M. McKENZIE: Pas du tout. J'ai causé avec l'un d'eux qui est ici depuis bientôt vingt ans et qui reçoit absolument le même traitement qu'il recevait à son entrée dans le service. Peu importe que vous l'appelliez gratification, augmentation de traitement ou indemnité; tout ce que je demande c'est que ces employés qui viennent ici tous les ans et qui, par le fait qu'ils sont employés ici, ne peuvent pour ainsi dire pas travailler ailleurs, que ces fonctionnaires qui tiennent à venir travailler ici et doivent y venir pour assurer le service, ne devraient pas être mis à part et laissés dans l'ornière alors que l'on améliore le sort des autres. J'ai mentionné la chose plusieurs fois et j'espère que l'on donnera suite à ma demande.

M. McQUARRIE: J'ai cru comprendre d'après ce qu'à dit le ministre que le Gouvernement avait l'idée d'accorder une indemnité plus élevée. Je voudrais qu'il eût aussi l'idée de faire bénéficier de cette gratification les fonctionnaires dont les appointements dépassent $1,800 par année. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement fixerait ce maximum arbitraire de $1,800 et ne le dépasserait pas. Il n'y a pas longtemps, le Gouvernement et la Chambre ont adopté le principe qui démontre d'une façon concluante que l'indemnité ne devrait pas être retranchée à ceux dont les traitements atteignent $1,800.

En majorant le traitement des sous-ministres, on a reconnu en principe que le renchérissement des subsistances pourrait atteindre l'employé qui touche 1,800 piastres de rémunération annuelle, au point de lui accorder un supplément de traitement. Je connais plusieurs employés qui touchent plus de 1,800 piastres et à qui ces appointements ne permettent pas de subvenir aux frais de leur entretien et de celui de leurs familles. Ces employés souffrent du renchérissement des denrées dans la même mesure que les fonctionnaires qui touchent moins que 1,800 piastres, et le Gouvernement, je l'espère, mettra à l'étude la question de savoir s'il convient de faire bénéficier de ce supplément les employés touchant plus de 1,800 piastres.

M. EDWARDS: Le Gouvernement a-t-il songé à faire entrer sous le régime de la loi du service public ces receveurs ruraux qui consacrent tout leur temps à leurs fonc-

tions? Il ne s'agit pas de ces receveurs pour qui ces fonctions ne sont qu'une occupation secondaire. Dans mon comté, il n'y aurait guère plus de deux ou trois receveurs de la poste qui rentreraient dans la classe en question et qui passeraient sous le régime des fonctionnaires réguliers.

L'hon. M. MACLEAN: Ils n'ont pas encore passé sous ce régime, mais, d'après la nouvelle classification, il y aura dix catégories de receveurs de la poste. Parfois, cela n'entraînera pas de majoration d'appointements pour les bureaux de poste ruraux, mais cela influera sur la rétribution.

En réponse au député de New-Westminster (M. McQuarrie) je dois dire que les fonctionnaires recevant plus de 1,800 piastres ont soumis au Gouvernement un exposé de ce qui constitue, à leurs yeux, un grief, résultant du fait qu'on ne leur a pas payé l'indemnité de vie chère, et la question est à l'étude. Les honorables députés comprennent que, tant que le travail de réorganisation des services administratifs ne sera pas terminé, il est difficile de préciser le chiffre de l'allocation à payer, parce que certains employés bénéficieront de ce remaniement des services. Quand le Parlement sera saisi de ce travail, nous serons à bref délai en mesure d'annoncer le système que nous entendons appliquer aux services dans leur ensemble.

M. DOUGLAS (Strathcona): Je tiens à signaler au ministre la situation des employés des postes dans l'Ouest canadien. Il s'agit surtout de la plupart des employés du bureau de poste de Strathcona, qui n'est pas un bureau en plein exercice, et où il n'y a pas de personnel attitré des postes. Ces employés débutent par un salaire annuel de 600 piastres, et grâce à l'indemnité provisoire et quelque autre allocation de vie chère qu'on leur accorde, leurs appointements oscillent entre 900 et 1,000 piastres. Leur grief, c'est que le facteur ordinaire, duquel on exige moins d'habileté, est mieux rétribué que les employés attachés au bureau.

Dans la situation créée par le conflit industriel qui règne aujourd'hui dans l'Ouest canadien, ces employés sont demeurés fidèles au service, en ce sens qu'ils n'ont pas pris part à la grève et, l'an dernier, lorsque les fonctionnaires de Winnipeg et de Calgary abandonnèrent leurs postes, les employés en question demeurèrent à l'œuvre, encore qu'ils eussent un grief réel à faire valoir et que le département s'en désintéressât. Ils débutent par un salaire de 600 piastres, auquel il faut suppléer au moyen d'allocations et d'indemnités de vie chère, mais c'est là un régime anormal auquel le ministre remédiera, j'espère, dans la réorganisation, en sorte que l'employé sache à quoi s'en tenir sur le chiffre fixe de sa rémunération, que ce soit 600 ou 1,100 piastres, mais qui ne pourrait être atteint par la suspension de l'indemnité et l'allocation de vie chère ou par tout autre subterfuge du même genre.

Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il a dit que dans le travail de réorganisation des services, on tiendrait compte de la réforme à effectuer en pareille matière.

L'hon. M. ROWELL: Le salaire minimum des commis des postes est aujourd'hui de 600 piastres, et depuis nombre d'années, ils reçoivent une indemnité de 180 piastres. Il y a aussi une indemnité de guerre, ce qui porte le minimum à 1,080 piastres. Le maximum est de 1,880 piastres, chiffre bien plus élevé que le maximum des appointements des facteurs. La réorganisation des services fixera le maximum et le minimum des appointements et prescrira une indemnité tenant au renchérissement des subsistances.

En réponse à mon honorable ami (M. McCoig), je dois dire qu'il est prescrit que, lorsqu'un courrier d'entreprise croit que le chiffre stipulé au contrat est insuffisant, il peut demander qu'on le remette à l'étude et qu'on fasse de nouveau appel à la concurrence. L'autre soir, nous avons voté un crédit de 375,000 piastres, afin de répondre à l'accroissement des dépenses résultant des demandes de nouvelles soumissions provoquées par d'anciens courriers d'entreprise.

Quant à la question que me signale le chef de l'opposition, à savoir si les entrepreneurs sont liés obligatoirement à leurs contrats, si l'on ne reçoit pas de nouvelles soumissions, j'étudie la question. A mon avis, il faudrait y remédier.

M. SUTHERLAND: Existe-t-il quelque prescription relative à la fixation d'un prix minimum par mille pour les facteurs ruraux?

L'hon. M. ROWELL: Non.

M. PAPINEAU: Quel a été le montant de l'indemnité payée pendant le dernier exercice financier?

L'hon. M. ROWELL: Environ $800,000 par mois.

L'hon. M. LEMIEUX: Les employés temporaires sont-ils compris?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. SUTHERLAND: Je tiens à protester contre l'habitude que nous prenons d'accor-

der des augmentations sans bien considérer où le résultat va nous conduire. Avant tout, je n'aime pas l'expression "gratification de guerre" dans ce crédit; rien ne la justifie. Quand la concurrence existe vous obtenez un service meilleur et j'estime que le sentiment d'inquiétude qui règne aujourd'hui dans tout le pays est dû en grande partie à ce qu'ont fait les gouvernements de ce pays en fixant les heures de travail et les salaires du service civil. Dès que des employés sont entrés dans le service, ils reçoivent une certaine somme sans s'inquiéter, je le crains, du travail qu'ils font. La concurrence n'existe pas. Dans le cas des courriers d'entreprise de la campagne, le plus bas soumissionnaire est accepté, même si par suite de la concurrence, la somme est de moitié moindre que ce qu'obtient un employé civil qui ne rend pas des services comparables. En tenant compte du fait qu'une commission procède maintenant à une enquête sur les relations qui existent entre employeurs et employés au Canada, ce crédit devrait rester en suspens jusqu'à ce que nous ayons la décision de cette commission. Le Gouvernement du pays, non pas celui-ci, ni le précédent, mais tous les gouvernements sont responsables pour avoir fixé les heures de travail dans le service qui sont, je crois, de six à sept heures par jour. Le fait que des hommes et des femmes qui font partie du service ne travaillent que six ou sept heures par jour est grandement responsable de l'agitation qui existe aujourd'hui au Canada, et aussi en grande partie de la cherté de la vie. La journée courte attire les jeunes gens dans le service civil. Les véritables producteurs de la richesse dans le pays, les gens du peuple qui produisent les vivres, sont aussi attirés à la ville et dans le service en raison des courtes journées et une fois qu'ils font partie du service, ils pensent que tout ce qu'ils ont à faire c'est de braquer un pistolet à la tête du Gouvernement pour obtenir ce qu'ils veulent. Il n'y a aucune raison pour qu'un employé civil ne quitte pas le service s'il peut mieux faire ailleurs et j'estime que l'heure est venue où nous devrions cesser de dorloter les employés civils. Nous devrions les traiter comme le sont les autres personnes et nous attendre à ce qu'ils donnent la valeur des salaires qu'ils reçoivent. Je sais que le Gouvernement est dans une position très difficile pour accommoder ces employés, mais le temps est venu de parler franchement et nous ferions aussi bien de régler cette question maintenant que d'attendre à plus tard.

Rapport est fait de l'état de la question.

La séance, ajournée à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI TENDANT A REFONDRE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, tendant à refondre et à modifier la loi des chemins de fer.

M. le PRESIDENT: Quand le comité a fait l'examen de ce bill, il avait discuté et adopté tous les articles à l'exception des articles 34, 210, 358 et 374. Nous examinerons maintenant l'article 34.

M. McQUARRIE: Avant d'examiner l'article 34, je voudrais revenir à l'article 325. Si je ne me trompe, on a modifié le texte primitif de cet article; je ne l'ai appris qu'hier ayant été malheureusement absent de la Chambre par suite de maladie.

M. le PRESIDENT: Je le regrette beaucoup, mais l'honorable député contrevient au règlement en discutant cet article qui a été adopté pendant son absence. L'honorable député peut, toutefois, avec le consentement unanime, obtenir l'opinion du comité sur une motion demandant de considérer à nouveau l'article.

M. McQUARRIE: Si vous me le permettez, je voudrais faire cela un peu plus tard. L'honorable député de Lambton (M. Armstrong) est désireux de parler sur l'article qui a été appelé, mais je voudrais qu'il me soit permis plus tard de faire une motion pour demander la reprise en considération de l'article 325.

M. le PRESIDENT: L'honorable député peut le faire en tout temps, s'il n'y a pas d'objection.

M. STEWART (Hamilton): Je m'oppose à ce que l'on reprenne l'examen de l'article. Une députation de la ville d'Hamilton a été entendue à ce propos et après une discussion complète, le comité a adopté à l'unanimité l'article dans sa forme actuelle.

Pour ma part, je m'oppose à ce que la question soit discutée de nouveau.

M. ARMSTRONG (Lambton): Je n'ai pas à me justifier d'avoir proposé un amendement à l'article en question. Au début de la session, c'est vrai, j'ai annoncé le dépôt d'un bill dont la rédaction était exactement la même que le présent amendement. Il est également vrai que l'amendement fut soumis au comité spécial nommé pour étu-

dier le dit projet de loi et qu'il fut rejeté à une faible majorité. Dans tous les cas, je considère que ma proposition est conforme à l'intérêt public et j'espère que la Chambre décidera qu'elle soit inscrite dans nos statuts le plus tôt possible, afin que la situation qui a existé par le passé ne puisse se répéter à l'avenir.

L'amendement que je propose ne va pas aussi loin que celui que j'avais soumis au comité spécial. Voici pour quelle raison j'ai remis le texte entre les mains de sir Henry Drayton, le président de la commission des chemins de fer, et je l'ai prié d'éliminer les mots "trafic maritime". J'ai également prié le président de la commission des chemins de fer de refondre le texte de l'article 358 du bill, de façon à conférer à la commission le droit de fixer les tarifs maximum qui seront exigés, c'est-à-dire que la commission ait juridiction uniquement en ce qui a trait à la fixation des tarifs maximum. Sir Henry Drayton a eu l'obligeance de rédiger de nouveau les amendements conformément à mes désirs et j'entends les soumettre à l'approbation de la Chambre. Voici le texte de la lettre que sir Henry Drayton m'a adressée à ce sujet:

Commission des chemins de fer du Canada.
Bureau du commissaire en chef.
Ottawa, 23 mai 1919.

Sujet: Le trafic par eau.

Cher monsieur Armstrong,

Vous me demandez d'examiner le texte du projet soumis, ainsi conçu:

"(A) Relativement à tout privilège ou toute concession donnés par quelque compagnie ou par une compagnie de messagerie ou par toute personne qui possède ou contrôle tout pareil bateau à vapeur ou navire tels que mentionnés à l'alinéa suivant, et lorsque quelque privilège ou concession sont donnés par quelque pareille personne ou par quelque compagnie ou compagnie de messagerie à une personne quelconque ou à quelque catégorie d'affaires ou dans toute partie du Canada, la commission peut ordonner que ce privilège ou cette concession soient suspendus, ou modifiés ou accordés à toute autre personne ou catégorie d'affaires ou dans toute autre partie du Canada soit sous la même forme ou sous une forme modifiée.

"Les navires à vapeur seront soumis aux règlements de la commission des chemins de fer.

"Les tarifs, etc., devront être soumis à l'approbation de la commission."

(a) 2. Relativement aux facilités de trafic, à la classification des marchandises, aux conventions concernant le trafic, aux droits et tarifs à être fournis, effectués, conclus et exigés au sujet des navires à vapeurs et des autres vaisseaux transportant des passagers ou des marchandises ou encore les deux d'un port ou un endroit du Canada à un autre endroit ou port du pays et à n'importe quels autres endroits où tels navires à vapeurs ou vaisseaux feront escale pour prendre du trafic, le temps et la durée du séjour ainsi que tous les tarifs, droits, conventions concernant le trafic, et le classement des marchandises exigés, conclus ou adoptés avec tel navire à vapeur ou vaisseau, devront être soumis à l'assentiment de la commission."

Vous êtes d'avis aujourd'hui, si j'ai bien compris, que le trafic transocéanique ne devrait pas être soumis aux mêmes règlements qui s'appliqueront aux navires cabotiers transportant des cargaisons d'un port canadien à un autre. Si l'on adopte la politique de réglementer le transport par eau, je suis certainement convaincu que vos conclusions sont justes; votre amendement à l'effet de biffer de l'article les mots: "ou à un port ou un endroit en dehors des limites du Canada" a sa raison d'être.

Vous désirez connaître mon opinion quant à la question de savoir si les articles que vous proposez sont suffisants. Pour ce qui est du problème de savoir s'il serait à propos de réglementer le trafic par eau et d'étendre en conséquence les pouvoirs de la commission, c'est au Parlement qu'il appartient de décider la question; quant à moi je ne tiens pas à me prononcer et à prendre part au débat. Si le Parlement toutefois adopte le principe, je suggérerais qu'en sus de l'amendement cité ci-dessus, l'article 358 soit refondu. Le présent article 358, qui a pour titre: "Transports par eau", semblerait vouloir dire que la juridiction de la commission est limitée au trafic par eau que font les compagnies de chemin de fer. Or, si j'ai bien saisi le sens de votre proposition, vous proposez de réglementer tous les transports par eau, peu importe qu'ils soient effectués ou non par les compagnies de chemin de fer. Afin de donner effet à vos intentions, je suggérerais de refondre cet article en décrétant ce qui suit:

"Article 358.—Relativement aux commodités du trafic, à la classification des marchandises, aux conventions du trafic. taux et tarifs à fournir, faire. convenir et exiger pour et par les bateaux à vapeur, et autres navires employés sur un parcours régulier au transport des passagers ou marchandises, ou aux deux, d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu, ou à un port ou lieu en dehors du Canada, et relativement aux endroits situés sur le parcours où ces bateaux à vapeur ou navires s'arrêtent pour le trafic, à l'époque de l'arrêt et à la durée de l'escale."

Votre tout dévoué,
H. L. Drayton,
Commissaire en chef.

C'est le projet qui est soumis à l'assentiment du Parlement à l'heure qu'il est. On me demandera peut-être pour quelle raison je tiens à placer cette question sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Tous mes collègues le savent, la commission des chemins de fer est l'un des corps publics les mieux organisés que nous ayons en Canada à l'heure qu'il est.

Elle a rendu au pays de bons services. Constituée depuis dix ans, pas une de ses décisions n'a donné lieu à des difficultés dans cette Chambre, malgré le nombre infini des questions qui lui ont été soumises, plus importantes les unes que les autres. Tout cela fait honneur à la commission des chemins de fer, et je ne saurais en con-

séquence imaginer qu'il soit possible de mettre en de meilleures mains le contrôle de choses comme celles que nous examinons ce soir.

L'établissement de la commission des chemins de fer a eu ceci pour cause; on a jugé opportun de constituer un corps qui serait absolument distinct du ministère des chemins de fer, un corps qui représenterait le public et lui ferait rendre justice par les compagnies ayant alors dans une large mesure le monopole des voies ferrées du pays. Une situation quelque peu analogue existe aujourd'hui en ce qui regarde la circulation par eau. Des particuliers ont le monopole des transports qui s'exécutent sur nos Grands lacs ou le long de notre littoral, si bien que les huit millions d'habitants disséminés dans ce pays sont incapables de se prémunir contre les exigences de syndicats qui se sont accaparés des moyens de transport par eau. Il convient de ne pas oublier que, dans ma proposition d'amendement, je ne parle point des transports maritimes, mais uniquement du commerce qui se fait par les lacs et les rivières ou les côtes. Ce but est atteint par la radiation des mots "ou à un port ou lieu situé hors du Canada". Si l'amendement est adopté et que le projet ainsi modifié soit accepté par le Sénat, nous aurons une loi grâce à laquelle seront soumis au jugement de la commission des chemins de fer les tarifs de tous les navires qui parcourent nos eaux intérieures ou celles du littoral.

A propos des transports maritimes, j'espère bien pouvoir soumettre à la Chambre prochainement une proposition que la généralité de nos collègues devra, ce me semble, agréer, celle d'établir deux commissions, une pour le Canada et l'autre pour l'empire, ayant le commun contrôle des tarifs de ces transports. Je crois devoir vous rappeler à ce sujet qu'en 1912, le cabinet actuel a chargé sir Henry Drayton d'une enquête outre-mer touchant les prix de la navigation maritime. Cette enquête a eu lieu et un rapport a été présenté au Parlement. Un autre, encore plus étendu, a été préparé en 1916. Sir Henry Drayton y déclare formellement qu'il serait de l'intérêt du public d'établir une commission mixte, laquelle exercerait un contrôle commun sur les conventions relatives aux péages et aux tarifs.

En 1912 ou 1913, le gouvernement impérial a chargé une commission d'ouvrir une enquête sur les ressources naturelles, le commerce et la législation de certaines parties des possessions britanniques. Cette commission a parcouru les diverses colonies anglaises, le Canada entre autres. A son retour en Angleterre, elle a rendu compte de sa mission dans un certain nombre de rapports de grande valeur. Elle a soumis le dernier en 1917 au parlement impérial, et je vais en lire un paragraphe (page 128) afin de montrer combien il est urgent de prendre des mesures qui établissent un contrôle des pouvoirs publics sur les transports maritimes:

> Paragraphe 588. Nos recherches nous ont convaincus que, dans les temps ordinaires, une ligue des armateurs est assez puissante pour restreindre la liberté d'action des expéditeurs dont les intérêts sont par trop variés et distincts pour qu'il leur soit facile, sinon possible, de s'unir dans une résistance effective, et il n'est pas à désirer par suite que les opérations des compagnies de navigation échappent plus longtemps à toute surveillance de l'Etat.

Il y a dans ce rapport de nombreuses propositions, que je discuterai plus tard, si la Chambre me le permet. Pour ce soir, la question qui nous occupe est celle d'un contrôle du trafic qui se fait par nos eaux intérieures ou celles de notre littoral, question absolument distincte de celle dont je viens de parler. Dans un examen de ces amendements, il faudra tenir compte des articles 34 et 358, qui tous les deux ont pour but de soumettre les navires du pays au contrôle de la commission des chemins de fer. D'autres pouvoirs sont conférés à celle-ci, et l'on a eu le soin de veiller à ce que tous les détails de cette mesure tendent à assurer à la commission un contrôle absolu sur les accords commerciaux et sur toutes les concessions qui se pourront faire. Nous lui donnons un pouvoir absolu sur tout ce qui concerne un réseau de voies ferrées. Les télégraphes, les téléphones, le sans-fils, la génération de l'énergie électrique, tout cela est sous le contrôle du Gouvernement; mais, à côté de ces grands réseaux de chemins de fer existe un autre ordre de moyens de transport, lequel a pris depuis quinze ou vingt ans une très remarquable avance. Nous avons vu l'année dernière passer par les canaux du Sault-Sainte-Marie, tant du côté américain que du côté canadien, des marchandises pour une valeur de 85 millions et, à mesure que ce commerce descend le lac Huron, la rivière Saint-Clair et le lac Erié, il augmente de volume. Presque tout ce mouvement de marchandises a lieu par les soins de compagnies ou de particuliers absolument libres d'exiger les tarifs qu'il leur plaît et de faire à leur guise tous les arrangements qui leur conviennent, sans que ni ce gouvernement ni aucun autre du Canada puisse intervenir. Ces navires peuvent faire escale à nos ports ou s'en dispenser, y prendre ou non des marchandises et ils se gouvernent comme ils l'entendent.

Je signalerai quelques-uns des prix qui ont été augmentés. Je ne les passerai pas tous en revue, mais voici, par exemple, quant au blé, une liste des prix de transport par voie fluviale, de Fort-William et Port-Arthur à Montréal, pour les saisons de navigation ci-après mentionnées:

	Tarif par boisseau.		
Année.	Le plus haut.	Le plus bas.	Moyen.
1911..	6.50	4.25	
1912..	....	....	5.77
1913..	6.34	4.8	
1914..	5.52	4.2	
1915..	5.20	3.59	
1916..	9.11	6.71	
1917..	11	3.	
1918..	11	6	

C'est un état dressé par M. Coats, statisticien du Dominion. Je me suis aussi procuré un état dressé par M. Payne, du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et où il est dit que les tarifs se sont élevés jusqu'à 12 cents et demi par boisseau.

L'hon. M. REID: Pour quelle année?

M. ARMSTRONG (Lambton): Pour l'année dernière.

L'hon. M. REID: Cet homme était fou.

M. STEWART (Hamilton): Depuis quels ports?

M. ARMSTRONG (Lambton): Depuis Port-Arthur jusqu'à Montréal.

L'hon. M. REID: Par chemin de fer?

M. ARMSTRONG (Lambton): Par bateau.

M. STEWART (Hamilton): J'ai une lettre qui contredit absolument ces données.

M. ARMSTRONG (Lambton): Lisez-la.

M. STEWART (Hamilton): Je la lirai plus tard.

M. ARMSTRONG (Lambton): Très bien. Ce sera à l'honorable député de démontrer l'inexactitude de l'état que j'ai cité. En 1909, les navires faisant partie du service de la navigation fluviale ont pu transporter la même sorte de grain de Port-Arthur à Montréal, à raison de 2 cents par boisseau, et l'on a répété qu'ils l'avaient même transporté à meilleur marché. Les taux ont tellement augmenté d'année en année, qu'il semble n'y avoir plus de limite à cette augmentation et qu'ils pourraient tout aussi bien être de 15 à 20 cents par boisseau. Ils pourraient peut-être atteindre ce chiffre, et, naturellement, les compagnies de navigation en seraient bien aises. Je démontrerai, un peu plus loin, quels énormes profits certaines de ces compagnies réalisent. Elles semblent profiter, dans toute la mesure du possible, des avantages qu'elles ont. Je le répète, ces organisations sont libres de tout contrôle, et tout ce que je demande par cette proposition d'amendement, c'est que la commission des chemins de fer soit autorisée à fixer le maximum des tarifs. Aux Etats-Unis le gouvernement fixe les prix du tarif des navires engagés dans la navigation fluviale et côtière; il fixe même les tarifs du fret maritime depuis les ports américains, comme le démontre une liste complète de ces tarifs, que j'ai devant moi. Il a adopté, à cet égard, une loi des plus radicales, en ce qui concerne la navigation intérieure et côtière. Ainsi, en vertu de cette loi, la commission de navigation à Washington a rendu, le 18 avril 1919, l'ordonnance que je vais lire:

Tarif de cette saison pour l'expédition, par voie des Grands lacs, du minerai, du grain et du charbon, d'après l'approbation formelle de la commission de navigation en date de ce jour:—Minerai, 80 cents par tonnes; charbon, 42 cents ½ par tonne; grain, du lac Supérieur au lac Erié, et du lac Machigan au lac Erié, chargements d'avril et de mai, 3 cents ½ et 3 cents par boisseau respectivement; chargements de grain en septembre, octobre et novembre, 3 cents ½ et 3 cents respectivement; chargements de grain en décembre, y compris les frais d'hivernage des navires, 5 cents et 5 cents respectivement; les tarifs applicables au grain, jusqu'à la baie Georgienne et Goderich, ont été fixés à ½ cent par boisseau; jusqu'à Port-Huron, à ½ cent par boisseau, et jusqu'à Collingwood, à ½ cent par boisseau, d'après le tarif du lac Erié. Le tarif de transport jusqu'à Détroit a été fixé au même chiffre que jusqu'aux ports du lac Erié.

Il n'existe pas de réglementation de ce genre concernant notre navigation, nos armateurs peuvent continuer d'exiger 10 ou 12 cents, ou plus, par boisseau, s'ils le désirent, nous n'y pouvons rien.

Je tiens à faire une brève allusion à la loi de navigation adoptée par le Congrès en 1916, c'est le chapitre 451 des Statuts des Etats-Unis, intitulé "Acte établissant une commission de navigation américaine pour encourager, créer et développer un auxiliaire naval, une réserve navale et une marine marchande, en vue de répondre aux exigences du commerce des Etats-Unis avec leurs territoires et possessions, et avec les pays étrangers, et de réglementer le transport par eau des marchandises américaines expédiées à l'étranger ou d'un Etat à l'autre de l'Union, et pour d'autres fins". Ce statut concerne le transfert des navires de l'Etat à la commission et l'exploitation de la marine marchande américaine; il définit ce qu'est un voiturier public, il spécifie la peine encourue pour violation de la loi, il autorise la

commission à homologuer ou rejeter les tarifs, défend aux voituriers publics de les abaisser par des moyens injustes, ordonne le dépôt et la communication des tarifs, fixe les prix d'entier parcours, restreint l'augmentation des charges, etc.

Je pourrais lire encore des pages et des pages de cette loi; cependant, j'en ai assez indiqué pour établir qu'elle est extrêmement rigoureuse et qu'elle s'applique à tous les bateaux dont les propriétaires, armateurs ou affréteurs, demeurent aux Etats-Unis. Depuis 1916, la loi a subi maintes retouches qui tendaient toutes à accroître l'emprise sur la navigation. Mais nous n'avons rien tenté pour obtenir la haute main sur le transport par eau.

La commission des chemins de fer peut réglementer, dit-on, les tarifs des bateaux possédés, armés ou affrétés par les compagnies de chemins de fer du Canada. Cela est vrai, mais elle ne réglemente que les tarifs d'entier parcours et lorsqu'ils ne commettent pas d'injustices et n'accordent pas de faveurs, elle n'a pas de raison d'intervenir. En ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, elles ne se sont pas présentées devant le comité pour combattre ce projet et elles ne s'y opposent pas, à ce qu'on me dit.

Mais, pourquoi permettrions-nous à la commission de régir une partie de notre transport par eau, sans faire entièrement passer celui-ci sous sa dépendance?

Nous avons 8,500 vaisseaux enregistrés au Canada, et ils emploient 45,000 hommes. La loi que nous adopterons ce soir entoure de précautions de toutes sortes ceux qui dirigent les opérations des voies ferrées au Canada. Pendant l'enquête du comité spécial, ces gens-là ont passé des jours, des semaines et des mois, à écouter les plaidoyers, afin de faire en sorte que leurs ce qu'on me dit, les 45,000 employés sont à la merci des armateurs. Nous aidons de toutes façons au transport Nous aidons de toutes façons au transport par eau; nous rendons des lois spéciales au bénéfice des intéressés. Ce n'est pas tout; il y a moins d'un mois, lorsqu'un député a fait observer que les Etats-Unis avaient défendu aux vaisseaux canadiens de faire le commerce de cabotage sur le littoral américain, le ministre intérimaire du Commerce a déclaré que, à cause de cela, les mêmes restrictions avaient été imposées aux vaisseaux américains qui voudraient faire ce commerce sur nos côtes. Ainsi, ces gens-là sont entourés de toutes les précautions imaginables et ils exercent un monopole absolu.

Nous protégeons notre marine marchande contre les expéditeurs étrangers; nous établissons des bouées et des phares dans nos rivières; nous draguons celles-ci et nous creusons nos ports; nous construisons sans cesse des quais, des jetées, des brise-lames et des canaux, jusqu'à ce que nous ayons englouti $400,000,000 des fonds publics dans ces grandes entreprises. Malgré cela, nous entendons, des deux côtés de la Chambre, des députés prier le ministre des Travaux publics de continuer à consacrer d'énormes sommes d'argent à de tels ouvrages en diverses parties du Dominion. Et pourquoi? Pour aider à la navigation. Maintiendrons-nous cette dépense? Plus nous dépensons d'argent, plus les tarifs montent et, malheureusement, nous n'avons aucune autorité sur les armateurs quant à ce qu'ils peuvent exiger ou à la conduite de leurs affaires.

La population canadienne ne retire aucun intérêt sur ce placement. Nous avons supprimé les péages dans nos canaux. Nous déboursons un million et demi de dollars par année afin d'utiliser ces ouvrages publics, qui sont tous des auxiliaires de la navigation; cependant, le public n'en retire rien, en apparence. Au lieu de baisser, les tarifs montent constamment.

De plus, nous avons érigé des élévateurs à Port-Arthur, à Fort-William, à Montréal et à Saint-Jean. Nous avons dépensé des sommes énormes afin de faciliter le chargement des céréales. Le port de nos vaisseaux s'est beaucoup accru. Il y a quelques années à peine, nous pensions qu'un bateau ne pouvait pas transporter plus de 100,000 boisseaux de grain en descendant nos lacs; pourtant, il se transporte des cargaisons de 500,000 boisseaux. Après l'ouverture du canal Welland, les bateaux auront beaucoup plus d'avantages qu'aujourd'hui.

Il est généralement admis que les tarifs de la navigation doivent être le tiers, en moins, des tarifs des chemins de fer, mais nous constatons qu'ils se rapprochent autant que possible des autres, les intéressés désirant soutirer tout ce qu'ils peuvent au public. Nous avons fait d'énormes dépenses pour construire des élévateurs dans nos provinces de l'Ouest. Nous avons créé une commission des céréales. Nous prenons soin que ces élévateurs se contentent de prix justes et raisonnables, et que les chemins de fer qui transportent le grain des élévateurs à Port-Arthur ou à Fort-William aient les plus bas tarifs. Du jour où le grain est livré aux bateaux à Port-Arthur ou à Fort-William jusqu'à ce qu'il parvienne à destination—à nos marchés ou aux

autres marchés de la terre—il n'y a rien à reprocher aux tarifs applicables au transport de ce grain. Les habitants de l'Ouest ne se trouvent certainement pas dans une situation juste ou raisonnable.

Les populations de l'Est se trouvent dans une situation tout aussi humiliante; c'est ce que je me ferai fort de démontrer. Pourquoi ne réglemente-t-on, qu'une partie du service de transport? Ces entreprises ont coûté des sommes considérables. Quels sont les particuliers ou les compagnies qui auraient osé se charger de les mener à bonne fin? C'est le pays qui en a fait sa tâche; mais qu'a-t-il obtenu comme résultat? Une marine marchande qui ne connaît point de règle et ne rend de comptes à personne. A moins d'insérer dans la loi des dispositions comme celles que je réclame, le régime des tarifs exorbitants se perpétuera.

Ce service, il faut le réglementer et en faire l'objet de notre surveillance, sinon laisser le champ libre à la concurrence. Le transport par les voies navigables est moins coûteux qu'en chemin de fer. Les armateurs n'ont pas de chaussées, de tunnels ni de ponts à tenir en bon état; pas d'installations de tête de ligne à entretenir, pas de lignes de télégraphe ou de téléphone à exploiter. Ils ont fait voir au comité quels sérieux obstacles opposent à la navigation les fortes tempêtes qui sévissent sur nos lacs et le long de nos côtes; mais ont-ils considéré qu'en hiver les chemins de fer n'effectuent qu'environ 60 p. 100 du transport que les compagnies de navigation sont capables d'accomplir pendant la belle saison?

Ce qui a été consacré d'argent à la navigation n'est pas fort peu de chose comparé aux placements dans les chemins de fer. Prenons comme exemple les 2,200 milles de la merveilleuse voie navigable qui pénètre jusqu'au cœur même du continent; les premiers 1,000 milles, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à Montréal, peuvent être franchis en toute sûreté par les navires tirant trente pieds d'eau, et les bâtiments d'un tirant de quatorze pieds peuvent franchir 1,200 autres milles, c'est-à-dire se rendre jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William. Et quand on aura terminé le canal Welland, la situation sera encore beaucoup plus avantageuse. Or, les navires canadiens qui fréquentent cette voie navigable représentent un placement d'au plus 50 millions de dollars, tandis que la construction d'une voie ferrée de même longueur reviendrait, à raison de $100,000 le mille—prix du dernier chemin de fer construit par l'Etat—à plus de 200 millions de dollars. Je ne fais cette comparaison que dans le seul but de faire voir qu'à cette heure où les armateurs poursuivent leur entreprise de la manière que j'ai dite, les frais d'exploitation de leurs navires ne sont rien à côté de ce que coûte l'exploitation des voies ferrées.

[M. Armstrong (Lambton).]

Le volume de nos exportations est énorme. Le tableau que voici indique la valeur approximative des produits que le Canada a exportés au cours des deux exercices clos, le 31 mars 1915 et le 31 mars dernier:

	1914-15.	1918-19.
Mines	$ 51,000,000	$ 77,000,000
Pêches	19,000,000	37,000,000
Forêts	42,000,000	70,000,000
Produits et dépouilles d'animaux	74,000,000	197,000,000
Produits agricoles	134,000,000	269,000,000
Manufactures	85,000,000	549,000,000
Divers	663,000	6,000,000

Soit, pour 1915, le total de 419 millions et, pour l'exercice clos le 31 mars dernier, celui de $1,207,000,000. Le volume de nos exportations ira grossissant d'une année à l'autre, et au fur et à mesure qu'il s'augmentera, le besoin de réglementer le service de la navigation se fera de plus en plus impérieusement sentir.

J'ai par devers moi une volumineuse correspondance portant sur cette question; je me contenterai d'y jeter un rapide coup d'œil pour donner une idée de ce qui se passe en différentes parties du pays. Le 20 avril dernier, on me communiquait ce qui suit au sujet de la situation faite à la ville de Sarnia:

> On est fort mécontent ici de ce que les bâtiments de la Northern Navigation Company continueront cette année, comme par le passé, d'arrêter à la Pointe-Edward pour y prendre les passagers. Les négociants de Sarnia, comme d'ailleurs la masse des habitants de la ville, considèrent que ces navires devraient stopper aussi au quai de Sarnia pour y prendre et laisser les passagers.

La compagnie fait simplement arrêter ses navires où bon lui semble, au lieu de leur faire prendre passagers et marchandises au quai de la ville. Voici maintenant une dépêche de Niagara-on-the-Lake:

> Conseillons fortement adoption du bill faisant relever les navires de la commission des chemins de fer. Ce district souffre beaucoup du manque de navires vers la fin de l'été et de la médiocrité d'un service accompagné d'un tarif élevé, d'avaries et de pertes de marchandises; tarifs relevés et navires retirés du service sans avis préalable.
>
> C. H. Lloyd, président de la chambre de commerce du district de Niagara.
> L. H. Collard, reeve du township de Niagara.
> R. G. Dawson, président de la société d'agriculture de Niagara.
> A. Onslow, Niagara.
> G. W. Bernard, Niagara.

J'ai sous les yeux une autre lettre du président de la chambre de commerce du district de Niagara, ainsi que cette dépêche expédiée de Petrolia:

Les quarante membres du conseil exécutif du club des cultivateurs du comté de Lambton, qui compte mille membres, approuvent de tout cœur le projet tendant à faire relever de la commission des chemins de fer le service des navires sur les eaux intérieures. Souhaitons que le projet se transforme en mesure législative.

H. A. Gilroy,
Président.

M. Arthur Paget, maire de Huntsville, m'a écrit cette lettre:

Je suis fortement d'avis que tous les bateaux qui naviguent dans les eaux canadiennes devraient être sous le juridiction de quelque autorité à laquelle ils soumettraient leurs tarifs et conventions de commerce, et dépendre d'une commission comme celle des chemins de fer.

J'ai ici des connaissements et une longue lettre de M. T. E. Godson, de Toronto, commissaire des mines, à l'appui du bill. Voici une lettre des United Fruit Companies of Nova Scotia, Limited·

En réponse à la vôtre du 22 mai, nous avons lu avec soin l'article projeté n° 358 de la nouvelle loi des chemins de fer et nous croyons que la commission des chemins de fer ferait bien d'avoir la juridiction du commerce dans les eaux intérieures du Canada.

Voici un télégramme de Sarnia, Ontario:

Depuis des années, la Northern Navigation Company a engagé les producteurs de Lambton à accroître la culture des produits délicats de leurs vergers et de leurs jardins nous promettant des tarifs et un service protégeant l'industrie. Alors que notre comté donne un rendement de plus d'un million d'arbres, on nous enlève l'un de nos plus grands marchés voisins en nous refusant complètement le service. De plus, les tarifs en vigueur de 1917 indique des augmentations, en certains cas, de 50 p. 100 de plus que l'an dernier. Au nom de la plus grande association coopérative des producteurs de légumes de la province d'Ontario nous demandons avec instance une loi imposant des règlements aux lignes de vaisseaux, comme il est stipulé dans l'article.

L'association coopérative des producteurs de Lambton.

Suit un télégramme de Dorset:

Raisons pour modifications à votre loi relative à la compagnie de navigation étant donné la situation locale. Premièrement, distinction non justifiée des tarifs du fret et des passagers entre les consignataires, les particuliers et les ports. Deuxièmement, menace de mise à l'index des plaideurs et de leurs ports d'escale. Troisièmement, suspension du service au plus grand port du lac. Quatrièmement, augmentation d'un tarif sans avis ou publication. Votre bill est de nécessité urgente.

E. Speers, maire de Ridout,
James E. Smith, maire de McLean.

Voici une résolution du canton de Sherbourne, dont le maire est Angus McKay:

Proposé par John McNamara, appuyé par James Russell:

Ce conseil demande à notre député fédéral, sir Sam Hughes, et aussi au ministre de la Marine d'appuyer le bill plaçant les compagnies de navigation des eaux intérieures sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Adopté.

On donne de nombreuses raisons à l'appui de leur demande, et il y a d'autres lettres venant de cette région. Je vais lire une lettre importante d'un homme bien au courant du commerce sur les lacs, un homme qui a fait naviguer beaucoup de bateaux il n'y a pas plusieurs années. Je veux parler de M. J. T. Horne, de Port-Arthur:

Cher monsieur,

Si je vous écris c'est qu'en ma qualité de Canadien, je considère que pas une classe de citoyens ne devraient être autorisés à faire des profits extraordinaires durant la guerre.

Sur les instances de la Canada Steamships Company, l'article 358 de l'amendement projeté à la loi des chemins de fer, plaçant les vaisseaux canadiens sous la juridiction de la commission des chemins de fer, a été présenté au conseil de la chambre de commerce de Fort-William et l'on a décidé par un vote de quatre contre deux, les commerçants maritimes votant en faveur de la résolution, de s'opposer à ce que le commerce maritime canadien soit mis sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

En réalité, tous les renseignements fournis au conseil de la chambre de commerce l'avaient été par la Canada Steamships Company, et c'était maigre. Un tarif de marchandises équitable et qu'aucun propriétaire de vaisseau, même au prix élevé d'exploitation d'un vaisseau aujourd'hui, serait heureux d'accepter 2 cents ½ le boisseau de Fort-William aux ports des lacs inférieurs, alors que ce tarif de 2 cents ½ est augmenté de 5 cents le boisseau à l'ouverture de la navigation.

C'est à se demander si les monopoleurs du commerce maritime des lacs ne profitent pas de la guerre pour exploiter les citoyens du pays et surtout les alliés. Lorsque l'on porte le tarif à 7 cents ½ le boisseau, il semble que les propriétaires de vaisseaux devraient être soumis à quelque juridiction.

Prenons par exemple un vaisseau d'une capacité de 300,000 boisseaux. Vingt voyages simples à un taux de 7 cents ½ lui rapporteraient 455,000 piastres. Mettons ses dépenses pour la saison à 115,000 piastres et c'est beaucoup. Cela veut donc dire un profit net de 340,000 piastres.

Il faut certainement que durant ces temps difficiles de la guerre la fixation des tarifs doit appartenir à quelqu'un.

Votre tout dévoué,
J. T. Horne.

L'hon. M. REID: Entre quels points demande-t-on ce tarif de sept cents et demi?

M. ARMSTRONG (Lambton): De Port-Arthur à Montréal, je crois.

L'hon. M. REID: L'honorable député a dit que le vaisseau transporterait 300,000 boisseaux de Port-Arthur à Montréal, et M. Horne dit que le tarif est de 7 cents et de-

mi. Mais je prétends qu'aucun vaisseau ne peut transporter 300,000 boisseaux de Port-Arthur à Montréal.

M. ARMSTRONG (Lambton): M. Horne était propriétaire de vaisseaux et le ministre le connaît certainement. Sinon, les représentants de Port-Arthur et de Fort-William peuvent répondre de son honorabilité à Port-Arthur. Il dit: Les ports des lacs inférieurs. Il veut peut-être dire Port-Colborne, mais le tarif est de 7 cents et demi.

Il y a quelques instants j'ai montré que les Etats-Unis ont une juridiction absolue sur leurs navires et que leur grain est transporté de Port-Arthur et Fort-William à Buffalo, soit une plus grande distance qu'à Port-Colborne, pour 3 cents et demi. Les citoyens du Canada doivent être humiliés des tarifs aussi exorbitants dans la situation présente.

Je ne veux pas faire perdre le temps du comité par la lecture de ces communications, mais toutes demandent l'adoption de ces articles. J'ai sur moi une lettre de M. J.-T. Small, avocat de Toronto, insistant vivement pour que ces navires fussent placés sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Voici maintenant la lettre d'un citoyen marquant de Sarnia:

D'après notre expérience cette année comme expéditeurs via la compagnie Northern Navigation le besoin de faire adopter cette loi est plus impératif que jamais. Au point où en sont actuellement les choses, les expéditeurs n'ont aucun droit que les compagnies se croient tenues de respecter. Les taux ont atteint leur apogée. Le service, bien qu'assez satisfaisant, n'est pas aussi parfait qu'il pourrait l'être. Que pensez-vous que cela signifie pour votre comté?

George French.

Voici maintenant une communication du gouvernement de la Colombie-Anglaise au secrétaire d'Etat:

Copie conforme d'un rapport du comité de l'honorable Conseil exécutif approuvé par Son Honneur le Lieutenant-gouverneur en date du 26 mars 1919.

Le comité du conseil soumet à l'approbation de Son Honneur le Lieutenant-gouverneur une résolution de l'assemblée législative de la province de la Colombie-Anglaise en date du 24 courant et comme suit:

Cette chambre est d'avis qu'il y a lieu de soumettre les tarifs des réseaux de transports sur les lacs et rivières de la Colombie-Anglaise, appartenant à la compagnie du Pacifique-Canadien ou en dépendant à l'homologation de la commission des chemins de fer;

Décide qu'une humble prière soit adressée à Son Honneur le Lieutenant-gouverneur lui demandant qu'une copie de la résolution précitée soit envoyée à l'honorable Secrétaire d'Etat du Canada.

[L'hon. M. Reid.]

Le comité est d'avis qu'on envoie une copie de cette délibération à l'honorable Secrétaire d'Etat du Canada.

J. D. MacLean,
Greffier du conseil exécutif.

Je pourrais continuer la lecture de ces lettres mais je ne veux pas faire perdre de temps au comité. En vérité, les voies d'eau du pays ont constitué un puissant facteur dans l'établissement de nos villes et cités sur leurs parcours. Ce sont les voies par lesquelles doivent passer les matières premières et les produits manufacturés. Conséquemment, c'est à nous de gérer ces grands moyens de transport nationaux et nous ne devons pas laisser ce magnifique patrimoine des masses tomber entre les mains de quelques favorisés. Nous devons avoir en vue les besoins du producteur à une extrémité et ceux du consommateur à l'autre. Des prix réduits permettront d'avoir les denrées alimentaires à meilleur marché et elles aideront le développement commercial tout le long de nos voies navigables. Les navires étant placés sous une direction les propriétaires recevront des bénéfices raisonnables et le producteur comme le consommateur y trouveront de grands avantages. Les armateurs demandent constamment des améliorations. Nos dépenses du passé auraient été justifiées si une baisse des tarifs s'était produite, mais c'est le contraire qui est arrivé. Il est vrai que le ministre des Travaux publics (M. Carvell) a voté contre cet amendement au comité, mais, quelques heures plus tard, nous le retrouvions à la Chambre votant des sommes pour l'amélioration de ces voies d'eau et pour le plus grand avantage des armateurs. Une brochure soigneusement préparée par un des avocats de la Canada Steamship Company a été mise en circulation parmi les députés et les sénateurs.

M. BRISTOL: Par qui a-t-elle été préparée?

M. ARMSTRONG (Lambton): Par M. King.

M. BRISTOL: Il n'est pas avocat de la compagnie.

M. ARMSTRONG (Lambton): Il est avocat de la Dominion Marine Association, n'est-il pas vrai?

M. BRISTOL: Oui.

M. ARMSTRONG (Lambton): Il représente au moins 90 p. 100 des navires de nos eaux intérieures et mon honorable ami de Toronto-Centre (M. Bristol) le sait. Cette brochure ne me faisait pas de compliments. Mes efforts pour faire autrefois adopter cet-

te mesure y étaient ridiculisés. Il est vrai que, à diverses époques, au cours des six dernières années, je me suis fait le champion de cette mesure. Il est vrai aussi que la loi des chemins de fer que nous étudions actuellement n'est pas encore adoptée. Mais je ne vois pas pourquoi ma conduite en l'occurence serait condamnée. J'aimerais à résumer brièvement ce qui s'est passé.

Pendant la session 1912-1913 les députés des deux côtés de la Chambre ont fait remarquer l'augmentation énorme des tarifs de transport sur nos eaux intérieures comme sur notre commerce maritime. La discussion à ce sujet a été très longue et la Chambre a formé un comité spécial qui devait étudier la refonte de la loi des chemins de fer. Pendant que cette étude se faisait le gouvernement de la Saskatchewan nomma une commission pour enquêter sur notre commerce des voies d'eau intérieures et maritimes. Cette investigation eut lieu et, en 1914, j'ai pu soumettre au comité des chemins de fer un état des travaux de la commission.

J'ai aussi déposé au comité une lettre du secrétaire de l'association des producteurs de grain du Manitoba, M. R. McKenzie. La voici:

Votre lettre du 20 courant me parvient. Elle me demande de comparaître devant le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes qui étudie la refonte de la loi des chemins de fer. Je n'ai pas reçu le télégramme que vous dites m'avoir expédié en même temps que la lettre.

Je serais très heureux de pouvoir comparaître au nom de l'association des producteurs de grains du Manitoba devant le comité qui étudie cette importante question de la refonte de la loi des chemins de fer; surtout au sujet de l'article 358, sur lequel vous avez appelé mon attention. La commission des chemins de fer ou toute autre, il me semble, ne peut réglementer efficacement les tarifs d'exportation que si elle contrôle en même temps les taux du fret sur les navires, partie intégrante de tout système complet de transport. C'est une simple affaire de tenue de livres pour les chemins de fer que de compenser la perte subie sur la voie ferrée au moyen du bénéfice réalisé sur la partie maritime du système entier.

J'ai aussi déposé au comité la déclaration suivante d'un manufacturier de la ville de Sarnia:

Vous le savez peut-être on fait la distinction la plus injuste pour les manufacturiers placés dans l'état où nous sommes. A l'heure actuelle, nous apprend-on, les compagnies maritimes transporteront les marchandises de Montréal à la tête des lacs au même tarif que nous payons de Sarnia. C'est un fait, nous le savons, que le tarif existant est de 10 cents et demie de Cleveland à Fort-William, alors qu'il est de 16 cents et demie de Fort-William à Sarnia. Voilà un exemple qui prouve l'injustice de la distinction faite en vertu de la présente méthode. Là ou elle touche des manufacturiers comme nous, elle permet à des manufacturiers des mêmes produits, à Montréal ou à Hamilton, de nous faire concurrence sur un territoire qui, par notre situation devrait être nôtre.

D'autre part, pour toutes les marchandises à destination de l'Est par voie ferrée, il est établi un tarif beaucoup plus élevé. Nous ne pouvons rivaliser avec les manufacturiers de clôtures, par exemple, à Montréal ou à Hamilton, qui peuvent de leur propre région expédier leurs marchandises dans notre territoire moyennant le versement du même droit que nous.

J'ai aussi déposé une communication de la Western Co-operative Fruit Company, le texte de résolutions émises par une société d'arboriculteurs de l'ouest d'Ontario ainsi qu'une lettre au député Green de la part de l'Association des arboriculteurs de la Colombie-Anglaise. Tous ces documents appuyaient la mesure.

Je tiens à citer la décision de la commission nommée par le gouvernement de la Saskatchewan:

Cette commission fait rapport que le grain canadien avant d'atteindre Liverpool se trouve grevé de frais plus lourds que celui d'aucun autre pays du monde; et qu'il n'y a presque pas eu de changement depuis 1909 dans les frais du transport, par voie ferrée de Fort-William, du blé vendu à commission à Port-Arthur...

Si le dernier débouché pour notre blé se trouvait entre Winnipeg et Fort-William, il ne serait pas nécessaire de poursuivre l'enquête à l'est de ces points. On dispose sans doute définitivement à Winnipeg, de partie de notre blé; mais on ne dispose pas de la grande quantité. Il y a plus. Le prix payé au point ultime détermine celui du résidu pour toute la période d'activité du marché. Le rapport qui existe entre le marché de Winnipeg et les marchés importateurs européens intéresse donc le cultivateur plus que tout autre. Le prix qu'il recevra dépendra en partie des modes de transport et de raccordement entre ces marchés.

Ce furent là quelques-unes des déclarations faites au comité en 1914. En 1915 et l'année suivante, la guerre se continuait; la mesure fut jugée contentieuse et ne fut pas étudiée. En 1917, bien que la guerre durât encore, la loi des chemins de fer fut présentée par l'honorable député de Témiscamingue (M. Cochrane) puis adoptée en cette Chambre; mais elle fut réservée par le Sénat. Au cours du débat qui eut lieu, je pus soumettre au comité plusieurs questions importantes, dont une lettre que j'avais reçue du secrétaire des United Farmers d'Alberta, M. P. P. Woodbridge. La voici:

Votre lettre du 20 courant me parvient avec le texte du projet de loi n° 2 et des notes qui s'y rapportent.

J'ai discuté les amendements proposés avec notre président et les divers autres membres de l'exécutif que nous pûmes réunir. Je désire vous donner avis que nous sommes entièrement

d'accord avec le but de l'article 358, que nous approuvons unanimement. Toutefois, croyons-nous, la rédaction actuelle ouvre la porte à des procès en ce qui regarde le champ de son application.

Les lignes deux et trois de l'article 358 disent: "s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer, etc." Pour que cet article soit vraiment efficace, il devrait, croyons-nous, comprendre tout le transport maritime, par bateaux appartenant à des chemins de fer ou à d'autres compagnies ou à des particuliers. Nous proposerions respectueusement que le mot "chemin de fer" fût rayé, et que le texte soit ainsi conçu: "transports effectués par une compagnie ou un particulier etc., etc."; ou que votre comité fît à cette fin tout amendement qu'il jugera bon.

On voit donc que j'ai fait un effort sincère pour soulever cette question au Parlement de temps à autre. Aussi bien, je n'ai pas poussé, à la présente session, la délibération du projet de loi que j'avais déposé peu de temps après la rentrée, car je ne croyais pas opportun de m'attarder à lui faire franchir toutes les étapes de son achèvement legislatif; et afin d'arriver promptement à un résultat, je plaçai mon amendement devant le comité spécial de la Chambre. Il fut défait par une faible majorité. Je crois agir ce soir en conformité de l'intérêt public en le présentant en comité général et en demandant le vote sur la question.

Pendant la guerre tous les pays excepté le Canada ont contrôlé leur service de transport maritime. Apparemment nous n'avons rien fait dans ce sens. Les cultivateurs, les industriels et les expéditeurs canadiens ont été obligés de payer 50, 150 et 200 p. 100 de plus pour le transport de leurs marchandises par eau qu'ils ne payaient autrefois. Nous ouvrons des crédits à la Belgique, à l'Italie, à la Grèce et à la Roumanie qui s'élèvent jusqu'à des dizaines de millions, dans le but de transporter nos produits agricoles et manufacturés dans ces pays. Mais lorsque vous considérez les taux énormes que demandent les bateaux qui font le service à l'intérieur aussi bien sur les mers, nous ne pouvons pas nous attendre, à moins que cet amendement ne soit accepté, que les industriels et les exportateurs canadiens retirent les avantages auxquels les facilités actuelles leur donnent droit. Si cet amendement est rejeté, la porte sera ouverte encore plus grande aux exploiteurs de nos richesses nationales.

Permettez-moi de vous signaler les profits que ces compagnies de transport maritimes ont réalisés depuis quelques années. En 1912, la Canada Steamship Company a réuni six groupes de navires dont la valeur était à ce moment-là de $6,000,000. La compagnie a été formée avec un capital de $12,500,000 d'actions privilégiées, $12,000,000 d'actions ordinaires et $6,000,000 d'obligations. Qu'est-il arrivé? Les taux ont augmenté. En 1914, j'ai demandé à un armateur bien connu de combien on avait augmenté les taux en 1913; il m'a dit qu'on les avait augmentés de 20 p. 100. On a continué de les augmenter d'année en année, si bien qu'aujourd'hui ces gens prétendent qu'ils ont un capital engagé (ou du moins que c'est la valeur de leur industrie) de $38,000,000 et ils payent l'intérêt sur $30,000,000. Ils payent l'intérêt non seulement sur les actions privilégiées et sur les obligations mais également sur les actions ordinaires. Je vous citerai les paroles de M. Carruthers, président de la compagnie, qui a démissionné cette année; elles ont été publiées dans le Canadian Railway and Marine World, en mars dernier. M. Carruthers avait quitté Montréal pour la côte du Pacifique quelque temps avant l'assemblée dont il est question et avant de partir il avait fait la déclaration suivante:

> Je ne peux pas admettre qu'il soit juste de payer ce dividende et cela pour plusieurs raisons. M. Newman est sympathique à mon attitude et m'appuie. La raison principale pour laquelle je prends cette attitude, c'est que je considère que la compagnie a avantage à réserver son dividende pour les valeurs de premier choix: les actions préférentielles. Autrement dit ces valeurs devraient être augmentées pendant la période de prospérité, tout en gardant une réserve qui assurerait la continuation d'un rapport régulier pour l'avenir. Je prétends que l'on ne devrait pas faire cette dépense tant que nous n'aurons pas une bonne réserve en argent liquide pour les actions privilégiées. Les organisateurs de la compagnie n'ont jamais eu l'idée de payer un dividende quelconque sur les actions ordinaires jusqu'à ce que la compagnie ait quelques années d'expérience au bout desquelles on pourrait avoir une idée exacte du revenu sur lequel elle peut compter. Afin que mon attitude ne soit pas un sujet d'embarras pour le bureau, et afin que la décision concernant le dividende puisse être considérée unanime, j'ai décidé de démissionner comme président et comme membre du bureau de direction. M. Newman démissionne aussi.

Voilà une déclaration bien catégorique faite par le président de la Canada Steamship Company. Or quand la compagnie paye non seulement des dividendes sur toutes ses valeurs, mais un surplus de $5,000,000 et prétend que son actif s'élève à $38,000,000, on peut facilement se rendre compte que ses affaires ont été prospères depuis six ans. Je sais que plusieurs députés ont reçu des télégrammes et des lettres, leur demandant de s'opposer à cet amendement, et il est à supposer que dans tous les ports canadiens cette compagnie a des partisans. Vous pouvez être sûrs qu'ils

ne se contenteront pas d'envoyer quelques télégrammes ou quelques lettres pour manifester leur opposition.

Que voyons-nous encore dans le rapport de cette compagnie? J'ai déjà indiqué quel en était le capital. La réserve est de $3,506,000. Après avoir payé $960,000 comme impôt de **guerre sur les profits,** il leur restait un excédent de $5,009,000. Ces chiffres indiquent ce qu'une compagnie peut faire dans une période de six ans. Peut-on s'imaginer qu'une compagnie qui gagne $30,000,000 en cinq ou six ans désire l'adoption de cette mesure? Rappelons-nous que le Canada va augmenter considérablement son commerce maritime. Je m'attends à ce que notre commerce extérieur se développe énormément, lorsque nous contrôlerons nos lignes de transport. Si nous adoptons cette mesure nous aiderons l'homme qui cultive le sol en même temps que celui qui dirige une usine ou celui qui y travaille. Si la mesure est rejetée ce sera à ceux qui la rejetteront d'en prendre la responsabilité. C'est une proposition commerciale logique et sûre.

On assurera ainsi la réglementation de nos canaux, outre celle des chemins de fer. Les expéditeurs dispersés dans tout le pays ne sauraient créer un monopole. Il faut donc compter que la commission des chemins de fer veillera à leurs intérêts. J'adjure donc tous les membres du comité de voter en faveur de cet amendement. Par là, ils protégeront l'intérêt du grand nombre contre l'avarice et l'égoïsme du petit nombre.

Au début de mes observations, j'ai fait observer que l'amendement que je propose ne demande pas la réglementation des tarifs de marchandises pour l'océan; tout se borne au commerce des lacs, des rivières, des canots et au cabotage. Par conséquent, les honorables députés, en votant l'adoption de cet amendement, doivent se souvenir qu'ils votent en faveur de la réglementation des tarifs maxima des marchandises par la commission des chemins de fer. J'entends par là que les armateurs seront en mesure d'accorder un tarif aussi peu élevé que possible au-dessous du maximum, mais que la commission des chemins de fer aura le pouvoir d'établir des prix maxima pour les marchandises. A coup sûr, c'est là une demande légitime à faire au comité. J'adjure donc les membres du comité de voter en faveur de mon amendement, afin que nous puissions avoir la haute main sur les monopoles des grandes compagnies de navigation. Je propose l'amendement de l'article 34 par l'addition, après l'alinéa (a), à la 4e ligne de cet article, des alinéas suivants:

(A) 1. Relativement à tout privilège ou à toute concession accordés par quelque compagnie ou par une compagnie de messagerie ou par toute personne qui possède ou dirige tout tel bateau à vapeur ou vaisseau tels que mentionnés à l'alinéa suivant, et lorsque quelque privilège ou concession sont accordés par pareille personne ou par pareille compagnie ou par quelque compagnie de messagerie à une personne quelconque ou à un genre de commerce ou en toute partie du Canada, la commission peut ordonner que ce privilège ou cette concession soient suspendus, ou modifiés ou accordés à toute autre personne ou catégorie d'affaires ou en toute autre partie du Canada, soit à la même forme soit sous une forme modifiée.

(A) 2. Relativement aux facilités de trafic, à la classification des marchandises, aux conventions touchant le trafic, aux taux et tarifs à fournir, faire, conclure et exiger pour et par les bateaux à vapeur et autres navires employés au transport des passagers ou des marchandises ou aux deux, d'un port ou endroit du Canada à un autre port ou endroit du Canada et relativement aux endroits situés sur le parcours où ces vapeurs ou navires font escale pour le trafic, l'heure de l'arrêt, la durée de l'escale, et tous les tarifs, taux, conventions de tarif et les classifications de marchandises, exigés, conclus ou adoptés relativement à tout tel bateau à vapeur ou navire seront soumis à la commission.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Monsieur l'Orateur, je veux être bref dans ma réplique au député de Lambton-Est (M. Armstrong) sur cette question. Le projet de loi sur les chemins de fer est fort important et la Chambre en est saisie depuis deux ans. Antérieurement à cela, pendant une année ou à peu près, nous avons confié à des experts la rédaction de ce projet de loi. Il importe que la Chambre l'adopte cette session-ci, et cela pour plusieurs raisons. La chose est d'urgence, parce qu'il est nécessaire de protéger les employés de chemins de fer. Elle est d'urgence, pour l'exploitation des chemins de fer dans leur ensemble, et dans l'intérêt des transports qui s'effectuent. Voilà pourquoi j'espère que le bill sera adopté cette session-ci. La Chambre l'a adopté, sauf l'article mentionné par l'honorable député et l'article 374, qui est demeuré en suspens, à cause de l'intérêt que la ville de Toronto, la commission hydro-électrique et la compagnie d'énergie électrique de Toronto et Niagara portent à cet article.

C'est une fort importante question que l'honorable député a soumise au comité. Je regrette que son projet de loi n'ait pas été étudié cette session-ci, car nous aurions pu étudier plus à fond la question et jeter plus de lumière sur les faits que nous ne saurions le faire ce soir. L'honorable député a fait allusion à la lettre de sir H. Drayton.

A en juger par ses observations, il faudrait croire qu'il a l'impression que sir H. Drayton est en faveur de l'adoption de cet amendement par la Chambre.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): J'ai cité la lettre et elle dit expressément qu'il n'assume pas de responsabilité.

L'hon. M. REID: J'en conviens, il n'assume pas de responsabilité. Seulement, une partie de la lettre citée par l'honorable député est de haute importance ici. Page 2, sir H. Drayton dit:

> Si le système de réglementation des transports fluviaux était jamais adopté....

Cela me donne l'impression que sir H. Drayton n'est pas absolument en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Il ne se prononce ni pour ni contre.

L'hon. M. REID: Cette partie de la lettre met bien en lumière qu'il n'est pas absolument favorable à l'amendement.

L'honorable député tend à faire croire à la Chambre que le trafic par eau entre Port-Arthur et Montréal n'est pas actuellement et n'a jamais été sous l'autorité de la commission des chemins de fer et que les tarifs du transport par batellerie sur le blé et autres produits n'ont jamais été l'objet d'aucune réglementation.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): En ce qui regarde les bateaux à vapeur.

L'hon. M. REID: En ce qui regarde les bateaux à vapeur. Dans la loi des chemins de fer qui a été en vigueur pendant des années, se trouve l'article suivant:

> Les dispositions de la présente loi relatives aux prix de transport ,aux tarifs et aux tarifs communs, en tant qu'elles purent s'appliquer, s'étendent aux transports effectués par toute compagnie par mer ou sur les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, si la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou met en service des bâtiments, ou a traité avec d'autres pour employer, entretenir ou mettre en service des bâtiments pour les transports par mer ou sur les eaux intérieures entre ces ports ou ces endroits.

On sait parfaitement que la compagnie du Canadian Northern Railway, jusqu'à ces deux ou trois dernières années quand ses bateaux ont été pris ou réquisitionnés pour les besoins de la guerre, avait une flotte de vapeurs faisant le service entre Port-Arthur et Montréal, transportant du grain et par conséquent elle relevait de la commission des chemins de fer. S'il se présentait des plaintes au sujet des tarifs de fret entre Port-Arthur et Montréal, elles ont relevé et elles relèvent maintenant de la commission des chemins de fer en tant que ces dispositions s'appliquent aux navires possédés ou contrôlés par des compagnies de chemins de fer.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Alors pourquoi s'opposer à cet article?

L'hon. M. REID: J'y viendrai un peu plus tard. Un des plus forts arguments sur lesquels l'honorable député a insisté pour faire adopter cet amendement, c'est qu'il peut amener une réduction du fret sur les chargements de blé qui vont de l'ouest à l'est pour être transportés outre-mer. Le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien ont eu pendant des années non seulement leurs propres navires, mais ils avaient affrété d'autres bateaux. Ce trafic a été placé tout autant sous l'autorité de la commission des chemins de fer que toute autre partie du trafic pour Montréal. Je tiens seulement à mentionner ce fait pour donner l'assurance aux honorables députés de l'Ouest que les tarifs de fret entre Port-Arthur et Montréal ne peuvent pas être diminués ou modifiés par rapport à ce qu'ils ont été dans le passé.

Permettez-moi aussi d'examiner en ce moment ce qu'a dit l'honorable député au sujet des tarifs de fret. Il a cité les tarifs entre les années 1911 et 1918. En 1911, la moyenne la plus basse a été de 4.24 et de 6.50 entre Port-Arthur et Montréal. En 1912, si son tableau est exact, le tarif moyen a été d'environ 5.77 ou pratiquement le même qu'en 1911. Dans les années 1913, 1914 et 1915, les tarifs sont restés presque les mêmes. En 1916, ils ont commencé à monter; en 1917, ils augmentèrent encore et en 1918, ils avancèrent davantage. C'est une des raisons qui fait demander à l'honorable député de placer ces bateaux sous l'autorité de la commission des chemins de fer. Si ces tarifs avaient augmenté seulement sur les eaux intérieures l'argument pourrait être bon, mais les tarifs ont non seulement augmenté entre Port-Arthur et Montréal, mais entre des ports de l'Atlantique et des ports anglais et les augmentations ont été beaucoup plus fortes en proportion que sur les eaux intérieures.

Un hon. DEPUTE: Trois fois plus.

L'hon. M. REID: Trois fois plus. Et tous les navires qui ont pu être enlevés aux eaux intérieures ont été utilisés pour le trafic de l'Atlantique, parce qu'ils pouvaient obtenir des tarifs beaucoup plus élevés que ceux des eaux intérieures.

Or, c'est le gouvernement anglais qui a établi les tarifs de l'océan Atlantique et non les armateurs, mais naturellement ceux-ci

en ont profité. Voilà pourquoi j'en parle. On a dit que la Canada Steamship Co. avait fait des profits énormes. Sans doute elle les a faits. Pourquoi? Je sais que cinquante à soixante-quinze de ses navires ont été construits en Angleterre pour traverser primitivement l'océan. Quand la guerre éclata, on réquisitionna ces navires, la compagnie profita de ces énormes tarifs de fret et elle put faire les bénéfices dont a parlé l'honorable député.

Si j'ai bien compris l'honorable député, il a dit aussi que si l'on adoptait l'amendement, il ne s'appliquerait qu'aux lacs, aux fleuves, aux canaux et au cabotage.

L'amendement est ainsi conçu:

Relativement aux commodités du trafic, à la classification des marchandises, aux conventions de trafic, taux et tarifs à fournir, faire, convenir et exiger pour et par les bateaux à vapeur, et autres navires employés sur un parcours régulier au transport des passagers ou marchandises, ou aux deux, d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu, ou à un port ou lieu en dehors du Canada, et relativement aux endroits situés sur le parcours où ces bateaux à vapeur ou navires s'arrêtent pour le trafic.

Si je comprends bien l'amendement, il s'appliquerait à toutes les eaux intérieures et conséquemment aux lacs Muskoka, au canal Rideau, à la baie Georgienne, etc. Si la Chambre me le permet, je lui expliquerai de quelle façon l'adoption de cet amendement affecterait nos navires. J'ai affirmé, il y a un instant, que pour moi, l'adoption de l'amendement ne tendrait nullement à diminuer les tarifs de transport entre Port-Arthur et Montréal. A l'heure qu'il est, les chemins de fer sont propriétaires d'un certain nombre de navires, qui sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Je sais ce qui en est pour les chemins de fer nationaux de l'Etat. Le Nord-Canadien, avant son acquisition par le Gouvernement, avait un certain nombre de navires faisant le service entre Port-Arthur et Montréal; ces navires étaient sous la juridiction de la commission des chemins de fer, de sorte que n'importe quelle compagnie ou particulier pouvait s'adresser en aucun temps à la commission pour faire fixer les tarifs de transport quand on expédiait des marchandises par rail et par eau.

A l'heure qu'il est, le Gouvernement fait construire par le ministère de la Marine et des Pêcheries, une vingtaine de navires qui seront utilisés par les chemins de fer nationaux du Canada. Ces navires feront le service entre Port-Arthur et Montréal; or, les expéditeurs auront le droit en n'importe quel temps, s'ils constatent que les chemins de fer exigent des tarifs de transport trop élevés, de s'adresser à la commission des chemins de fer pour faire réglementer les tarifs de transport pour le trafic partiellement transporté par rail. Voici de quelle façon l'amendement pourrait atteindre, selon moi, les particuliers, qui sont propriétaires de navires: A l'heure qu'il est, des particuliers et des compagnies sont propriétaires de navires. Or, il serait impossible d'établir des tarifs de transports permanents, comme on le fait pour les compagnies de chemins de fer. Supposons que la commission fixe un tarif de 5 cents par boisseau de grain transporté de Port-Arthur à Montréal, et que l'on force un particulier, propriétaire de navires, à accepter ce tarif; dans ce cas, peu importe ce qui pourrait se produire, ce navire serait obligé de s'en tenir à ce tarif.

M. MACKIE (Edmonton): Le ministre a affirmé tout à l'heure que si le public n'est pas satisfait des tarifs de transport établis pour les chemins de fer, il n'a qu'à déposer une plainte à la commission des chemins de fer. N'est-il pas vrai que la commission a approuvé les prix basés sur le tarif de la région des Montagnes applicable à la ligne d'Edmonton—Dunvegan, qui va d'Edmonton à la rivière de la Paix.

L'hon. M. REID: L'honorable député me pose une question et il sait fort bien qu'il m'est impossible d'y répondre à brûle-pourpoint. S'il m'avait prévenu qu'il poserait cette question, je me serais préparé en conséquence. Je ne sais pas si cette question de réglementer les tarifs de transport par eau entre Port-Arthur et Montréal a jamais été soumise à la commission des chemins de fer. Dans tous les cas, les commissaires ont les pouvoirs de réglementer les tarifs des chemins de fer, de même que les tarifs de transport sur les marchandises transportées en partie par rail et en partie par navires, propriétés des compagnies de chemins de fer ou nolisés par elles. Si la commission des chemins de fer fixait certains tarifs de transport pour les navires naviguant entre Port-Arthur et Montréal et les appliquait à tous les navires canadiens, nos voisins du Sud pourraient profiter de cela pour détourner tout le trafic chez eux et le Gouvernement serait dans l'impossibilité d'intervenir.

Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un exemple. A l'heure qu'il est, lorsqu'un navire entre dans le port de

Port-Arthur, le capitaine ignore quels sont les tarifs de transport qu'il obtiendra. Si nous décrétons que le tarif de transport pour un boisseau de grain de Port-Arthur à Montréal devra être fixé à 5 cents par la commision des chemins de fer, tous les navires canadiens ne pourront exiger moins que cela.

M. HENDERS: Nous ne demandons pas que le Gouvernement fixe un tarif de transport maximum?

L'hon. M. REID: Très bien. En tout cas, peu importe le tarif qui sera fixé, le navire l'exigera. Voyez la concurrence que subissent à l'heure qu'il est les navires fréquentant le port de Montréal. Si un navire américain entre à Port-Arthur—c'est-à-dire en supposant qu'il peut traverser les canaux—et constate qu'il peut obtenir un tarif plus élevé en transportant le grain à Montréal plutôt qu'à Buffalo, je suis en mesure de vous dire ce que feront les propriétaires, car je sais ce qui est arrivé dans le passé et je suis convaincu qu'il feront encore la même chose à l'avenir.

Les navires américains exigent un tarif de 3 cents pour transporter un boisseau de grain de Port-Arthur à Ogdensburg, Etat de New-York. A ce dernier endroit, le grain est déchargé dans un élévateur pour être subséquemment transporté à Montréal; la compagnie américaine est en mesure d'exiger un tarif un peu moins élevé que les navires canadiens. En d'autres termes, les navires américains sont en mesure de transporter le grain canadien d'un bout du Canada à un autre sans que le Gouvernement puisse intervenir. Voilà la concurrence que les navires canadiens subissent à l'heure qu'il est et qu'ils devront subir à l'avenir. S'il était jamais question de fixer les tarifs de transport qu'exigent les navires canadiens de Port-Arthur à Buffalo, les armateurs américains se contenteraient de dire aux exportateurs de l'Ouest: Expédiez votre grain à Duluth et nous le transporterons de là à Buffalo.

Un grand nombre de gens sont intéressés au trafic par eau en Canada. Les particuliers et les compagnies ont placé leurs fonds dans des navires qui sillonnent nos eaux intérieures.

Ces entreprises ne sont pas d'utilité publique, et ce serait, à mon sens, entraver la construction des navires que de les soumettre à l'autorité de la commission des chemins de fer. L'autorité qu'elle exerce sur les tarifs d'entier parcours sembleraient devoir rendre impossible l'imposition de prix excessifs. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt par le passé les affaires des paquebots, et je crois pouvoir dire qu'avant la guerre les profits de ce commerce n'étaient pas bien considérables; personne n'a dû s'y enrichir. Il me paraît injuste d'établir cet accroissement de profits par ceux des trois ou quatre dernières années de la guerre.

L'honorable député a lu un grand nombre de lettres dans lesquelles leurs auteurs expriment l'avis que l'amendement qu'il propose devrait être adopté et que nous devrions soumettre ces vaisseaux au contrôle de la commission des chemins de fer. Il me faudrait une heure pour lire toutes celles que j'ai reçues de particuliers ou de chambres de commerce protestant contre une pareille législation. Si l'amendement était adopté, il gênerait de mille manières nos autres transports intérieurs par eau. Les propriétaires de bâtiments de charge en cueillette qui vont de Montréal à Port-Arthur ne demandent pas mieux que d'emporter des marchandises pour l'intérieur, même à des prix extrêmement bas, aussi bas qu'il est possible de descendre. Ils se chargent également à bas prix de marchandises à destination de Port-Arthur, car c'est pour eux autant de gagné.

Là encore, si cet amendement est adopté, il lésera de mille manières les intérêts des bateaux à moteur transportant les personnes sur nos lacs intérieurs ou autres eaux. Sur le fleuve, à travers les Mille-Iles, comme d'ailleurs sur tout le trajet de Montréal à Kingston, ces bateaux ont des passagers pendant les chaleurs. S'il est donné suite à la proposition de mon honorable ami, ils ne pourront plus faire le transport des voyageurs sans avoir d'abord soumis leurs tarifs à la commission des chemins de fer.

L'adoption de cet amendement ne me paraît pas devoir être de quelque avantage pour les expéditeurs de l'Ouest. Si je pouvais croire un moment que l'on fait payer entre Port-Arthur et Montréal des prix qui portent préjudice aux populations de l'Ouest, je serais le premier à proposer un amendement, ou même un projet de loi propre à y remédier; mais je suis sûr que celui de l'honorable député n'aurait pas pour effet de réduire les prix. Le Gouvernement canadien possède 13,000 milles de chemins de fer, et il en possédera 20,000 si le Grand-Tronc passe aux mains de l'Etat. Ces chemins de fer ont des lignes de paquebots qui s'y raccordent; le tout est la propriété de l'Etat et est soumis au contrôle du Parlement. Entre Port-Arthur et les ports de la baie Georgienne les ta-

rifs de marchandises sont soumis à l'homologation, comme les chemins de fer peuvent régler ceux des navires qui voyagent entre Montréal et Port-Arthur. Comme nulle injustice n'a été démontrée, il ne serait, à mon avis, de l'intérêt ni du public ni de la marine marchande de ce pays d'apporter au projet le changement proposé.

M. ROBB: Nous ne nous accordons pas toujours, le ministre des Chemins de fer et moi; mais ce soir je suis parfaitement d'accord avec lui. L'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) peut être animé des meilleures intentions, mais je crois sincèrement que sa proposition est de nature à nuire à ceux-là mêmes qu'il espère aider. Comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, si l'amendement de mon honorable ami était adopté, les intéressés à en souffrir le plus seraient peut-être ceux qui dans l'Ouest cultivent les céréales pour l'exportation et ont besoin d'importer de la houille pour se tenir chaudement l'hiver.

J'irais même un peu plus loin que le ministre des Chemins de fer qui, à mon sens, a récemment, à titre de ministre intérimaire des Douanes, pris des dispositions qui tendent à accroître les prix de transport sur les Grands lacs. Je fais particulièrement allusion ici à l'abolition des privilèges accordés au cabotage, à la réciprocité en matière de navigation. Toute restriction imposée aux navires qui voyagent d'un port canadien à un autre permet au petit nombre de ceux qui restent sur les Grands lacs de se faire payer des prix juste un peu plus élevés. S'il est possible d'établir pour le temps des chaleurs un tarif profitable, le même tarif serait ruineux en novembre, à cause de la différence des conditions dans lesquelles s'exécute le voyage selon qu'il s'agit du mois de novembre ou de l'été.

Les prix sont pareillement sujets à varier selon la capacité du navire. Certains vaisseaux peuvent porter du grain à un prix plus bas que d'autres, et il en est de même pour la houille. La vitesse aussi a un effet appréciable. Un vaisseau capable de faire en sept ou huit jours, dans les deux sens, le voyage entre la tête des lacs et Montréal peut être exploité à moins de frais que celui qui prend deux semaines. Si cet amendement est adopté, il aura cet effet que nous signale le ministre des Chemins de fer de dériver sur Duluth le mouvement des affaires. Voilà ce que l'on a fait observer à nos amis de l'Ouest un jour qu'ils proposaient à la Chambre de mettre certaines restrictions à l'examen des céréales à Fort-William; ils se sont aperçus que, par là, ils détournaient des voies canadiennes un trafic qui prenait le chemin de Duluth.

Je prie donc mes amis de l'Ouest, que cette question intéresse surtout, de bien réfléchir avant d'appuyer une proposition d'amendement visant à limiter le nombre de navires qui pourraient prendre des chargements à la tête des Grands lacs et, par conséquent, à mettre ce nombre restreint de navires à même d'exiger un tarif plus élevé. Cette proposition, si elle est adoptée, aurait aussi pour effet de nuire à la construction de nouveaux navires. En imposant des tarifs relativement élevés, comme mon honorable ami craint qu'ils n'en imposent, les armateurs détermineront une concurrence d'où naîtra éventuellement la réglementation des taux. Voilà pourquoi je crois devoir approuver l'honorable ministre des Chemins de fer et voter contre l'amendement du député de Lambton-Est. Si cette proposition devait prévaloir, elle aurait pour effet de restreindre la capacité de transport des navires sur les Grands lacs et d'empêcher les navires isolés d'y aller chercher des cargaisons qu'ils transporteraient peut-être à meilleur marché, tandis que si les prix sont abaissés, ce sont les producteurs de grain qui seront appelés à bénéficier de cette réduction.

M. STEWART (Hamilton): Venant d'une ville située sur un des Grands lacs, je tiens à dire quelques mots sur cette question. Malheureusement, je n'étais pas présent aux séances du comité où on l'a débattue, les exigences des affaires m'ayant obligé de m'absenter. Les raisons énoncées, ce soir, en faveur de l'idée d'assujettir les navires à la juridiction de la commission des chemins de fer sont les seules que j'aie jamais entendu donner dans ce sens; ni les expéditeurs ni les consignataires de marchandises ne se sont prononcés. Si ceux-là sont satisfaits, pourquoi d'autres se plaindraient-ils, surtout sans aucunement prouver qu'on ait souffert de ces tarifs-là?

L'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) semble vouloir établir qu'il y a identité entre les conditions du transport par chemin de fer et par eau. Il en est tout autrement. Les chemins de fer établis dans certains districts y exercent un monopole; s'ils n'étaient pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer, ils pourraient imposer les tarifs qu'il leur plairait; aussi la commission a-t-elle été instituée pour réglementer les tarifs. Quant à l'eau, elle est à la disposition de tout le monde; ceux qui veulent se livrer à l'industrie du transport par eau s'exposent à la concurrence, et cette concurrence a pour

effet de déterminer une réglementation des tarifs.

L'honorable député n'a donné de raisons que dans une circulaire qu'il a publiée, et les raisons qu'elles contient sont aussi faibles que celles qu'il a énoncées ici ce soir pour convaincre un collègue de voter en faveur de sa proposition. Le premier paragraphe de cette circulaire tend à démontrer que tous les navires appartenant aux compagnies de chemins de fer, sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer; puis, que les navires peuvent prendre les marchandises ou les laisser, ou refuser de faire escale à certains endroits ou, en d'autres termes, agir parfaitement à leur guise; mais l'honorable député n'a pas cherché à démontrer que les navires en question eussent jamais refusé de marchandises ou exigé un prix déraisonnable pour celles qu'ils avaient accepté de transporter; il a parlé en des termes si généraux, qu'il serait impossible de le mettre au pied du mur afin d'établir l'inanité de ses arguments.

Le paragraphe suivant vise à prouver que ceux de nos règlements qui président à la navigation côtière assurent à nos navires tous les avantages sur les navires étrangers et que nous avons conservé, dans la mesure du possible, le droit de nous servir de nos propres vaisseaux. Cela serait peut-être de nature à déterminer une augmentation plutôt qu'une réduction des tarifs, mais il n'en a pas été ainsi. Les prix de transport par eau ont été très faibles; aussi puis-je assurer au comité que, dans la ville d'Hamilton d'où je viens, il n'est pas une seule firme qui ne voterait contre cet amendement.

Le paragraphe suivant rappelle que le Gouvernement a établi des élévateurs dans l'Ouest et nommé un commissaire des grains pour déterminer la qualité des produits de la ferme; il dit que le Gouvernement fixe les tarifs de transport jusqu'à Fort-Wiliam et que là, le grain doit être transbordé dans des navires dont les propriétaires ne sont plus assujettis à la réglementation de l'Etat.

Il en est bien autrement que ce que l'honorable député a cherché à faire croire au comité. Pour le transport du blé, le Pacifique exige 15 cents par boisseau, de Régina à Fort-William, c'est-à-dire sur un parcours de 777 milles, et pour le transporter par eau, de Fort-William à Montréal, c'est-à-dire sur une distance deux fois plus grande, les armateurs n'exigent que la moitié du prix exigé par le Pacifique pour transporter cette même denrée de Régina à Fort-William, ce qui signifie que le prix du transport sur les lacs représente le quart de celui qui est imposé par les chemins de fer sous la juridiction de la commission.

S'il en est ainsi, et je défie l'honorable député de le nier, celui-ci ne doit certainement pas vouloir qu'un navire transporte de la marchandise pour moins que le quart du prix que les chemins de fer exigent. Autrement, il demande trop.

Dans un autre passage de la circulaire que l'honorable député a fait distribuer, il déclare que les tarifs applicables au transport de la marchandise par eau devraient être d'un tiers de moins que les tarifs des chemins de fer. A ce sujet, j'aimerais lire la fin de la lettre de M. Payne:

> Généralement parlant, on pourrait supposer que les tarifs-marchandise dans nos eaux intérieures sont d'environ le tiers de ceux des chemins de fer.

Je citerai maintenant une lettre, datée du 9 mai 1919, de la succursale de l'association des manufacturiers canadiens, à Hamilton au sujet de l'amendement Armstrong:

> Le département des transports de la succursale de l'association des manufacturiers canadiens, à Hamilton, s'est sérieusement occupée de cette affaire, et j'ai ordre de vous prévenir que tous les manufacturiers d'Hamilton sont irrémédiablement hostiles au changement projeté.
>
> Les expéditeurs d'Hamilton tirent parti depuis des années des tarifs moins élevés pour le transport de la marchandise par eau, et l'écart entre les tarifs a permis à nos industriels de se créer une forte clientèle, principalement dans les provinces du Nord-Ouest.
>
> La quantité normale des cargaisons expédiées d'Hamilton par eau est de 125,000 tonnes dont près de 80,000 tonnes se rendent au Nord-Ouest canadien.
>
> Tous les gros expéditeurs de la ville, y compris les épiciers et les quincaillers, s'opposent aussi fortement à cet amendement, vu qu'ils tirent parti eux-mêmes des tarifs moins élevés pour le transport par eau, et ces établissements comptent en grande partie sur leur clientèle dans le Nord-Ouest canadien, leur marchandise étant expédiée jusque dans la Colombie-Anglaise.

Une autre lettre de la même association contribue beaucoup à démontrer que le règlement concernant le transport par eau diffère grandement de celui qui s'applique au transport par les voies ferrées, à tel point qu'il est impossible à une commission des chemins de fer—et j'ai pleine confiance en la commission—de s'occuper des tarifs de la navigation comme des tarifs de chemin de fer. Cette lettre dit:

> Les compagnies de navigation n'ont pas de monopole. Elles n'ont pas le privilège de supprimer la concurrence. Elles ne reçoivent pas d'aide sous forme de concessions ou de subventions. Les voies fluviales sont ouvertes à tous les vaisseaux et plus nombreux sont les vaisseaux à la recherche d'une clientèle, plus les tarifs sont bas.

[M. Stewart (Hamilton).]

Si les vaisseaux sont unis sous la dependance de la commission des chemins de fer, ils seront tenus de déposer leurs tarifs. Nous soumettons que des tarifs fixes pour les navires ne sont ni praticables, ni désirables, ni nécessaires.

Des tarifs fixes pour les vaisseaux ne sont pas praticables à cause de:

(1) La différence des quantités transportables.

(2) La différence des vitesses.

(3) La différence des primes d'assurance.

(4) La différence des frais d'exploitation en différentes saisons de l'année. (Un tarif raisonnable en été pourrait être ruineux au mois de novembre).

(5) La différence des frais d'exploitation à cause de:

(a) Les différents niveaux de l'eau d'une année à l'autre.

(b) Les différents niveaux de l'eau à diverses époques d'une même année.

(c) Les différents moyens de chargement des divers élévateurs, quais ou ports.

(d) Les différents moyens de déchargement aux mêmes endroits.

Dans les cas des vaisseaux, des tarifs fixes ne sont pas désirables parce qu'ils auraient pour résultats:

(1) De supprimer la concurrence.

(2) De mettre les vaisseaux canadiens sur un pied d'infériorité lorsqu'ils concurrencent les vaisseaux des Etats-Unis d'Amérique dont les tarifs, en temps ordinaire, sont uniquement réglés par la loi de l'offre et de la demande.

(3) De laisser les vaisseaux à rien faire lorsque des tarifs fixes sont peu lucratifs.

(4) De détourner de la construction de nouveaux vaisseaux.

Dans le cas des vaisseaux, des tarifs fixes ne sont pas nécessaires, parce que de nouveaux vaisseaux doivent, pour recruter une clientèle:

(1) Exiger moins que les tarifs des chemins de fer.

(2) Exiger moins ou ne pas exiger plus que les tarifs des navires qui sont déjà sous la dépendance de la commission des chemins de fer.

(3) Demander des prix raisonnables; autrement, d'autres vaisseaux seront construits.

Je tiens aussi à lire une lettre de M. J.-L. Payne, auquel le représentant de Lambton-Est paraît avoir pleine confiance. Lorsqu'il aura entendu la lecture de cette lettre, il sera obligé d'admettre que les tarifs du transport par eau sont très raisonnables comparativement aux tarifs des chemins de fer:

Ottawa, 15 mai 1919.

Cher monsieur Stewart,

Vous m'avez prié de vous donner un état comparatif des prix du transport par chemin de fer et par eau. Dans la détermination des tarifs-marchandise, il est d'usage de tout ramener aux prix de la tonne-mille. On tient ainsi compte d'une manière très précise du facteur "distance". Malheureusement, nous n'avons pas de données statistiques relativement aux opérations du transport par batellerie; cependant, nous avons obtenu par hasard depuis quelques années dans ce département les renseignements relatifs au transport du blé depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à différents endroits dans l'Est. Cela me permet d'établir une comparaison entre les prix exigés par les chemins de fer et par les navires pour le transport du blé.

Le Pacifique-Canadien demande 24 cents par 100 livres, ce qui équivaut à $4.80, la tonne, pour transporter du blé de Regina à Fort-William. La distance est de 777 milles. En divisant le prix du transport d'une tonne par le nombre de milles, je constate que le quotient est de ·618 cent, soit un peu plus de six dixièmes d'un cent, par tonne-mille. Par le même procédé et en employant les mêmes facteurs, le prix du transport du blé par eau, l'an dernier, de Fort-William à Montréal a été de ·309 cent, par tonne-mille. Ce prix est exactement la moitié du prix exigé par les chemins de fer. Durant la guerre, vous le savez, les tarifs du transport de la marchandise sur les Grands lacs ont beaucoup augmenté. Ainsi, en 1915, le prix n'était que de ·132 cent par tonne-mille jusqu'à Montréal. Même en 1918, il ne dépassait pas ·158 cent de Fort-William à Buffalo.

A tout prendre, ce ne serait pas trop s'écarter de la vérité que de supposer que le transport des marchandises par nos voies navigables de l'intérieur s'élève au tiers environ de ce qu'il coûte en chemin de fer.

L'honorable député sera sans doute très surpris de la découverte que j'ai faite il y a une couple d'années dans les relevés officiels. J'y ai constaté, en effet, que les cargaisons partant d'Hamilton formaient un tonnage douze fois plus considérable que les cargaisons expédiées de Toronto. Cette ville est cinq fois plus grande qu'Hamilton, et nous fournissons cependant douze fois plus de cargaisons. Si donc nos expéditeurs d'Hamilton sont tous satisfaits des tarifs actuels, le comité préférera sûrement ce témoignage à celui d'un simple particulier habitant à l'intérieur du pays, et qui est intéressé à mettre sous le contrôle de la commission des chemins de fer le trafic qui se fait par voie des lacs, dans le but probablement d'empêcher plus tard ceux qui se trouvent plus rapprochés de la navigation fluviale de bénéficier du tarif moins élevé, en les mettant sur le même pied que les commerçants de l'intérieur du pays. L'honorable député de Lambton-Est a soigneusement omis les témoignages pouvant venir des ports tels que ceux de Montréal, de Toronto ou d'Hamilton, où il se fait un grand commerce maritime, parce que tous les expéditeurs qui se trouvent à ces endroits n'ont pas à se plaindre. Parlant au nom d'Hamilton, je n'hésite pas à affirmer que la population de cette ville est entièrement opposée à l'adoption du projet d'amendement.

Il est un autre point que je désire discuter, et c'est celui qui a trait à l'établissement d'un tarif minimum pour les marchandises. Une pareille mesure soulève de

grandes objections que je vais expliquer. Il est de pratique courante que des armateurs envoient une dépêche à Hamilton disant qu'un de leurs navires arrivera à Hamilton avec sa cargaison à telle date pour en repartir à telle autre date, et offrant un prix doux aux commerçants qui seraient prêts à fournir une cargaison pour le retour du navire. De cette façon, les expéditeurs d'Hamilton obtiennent des conditions très avantageuses, et il leur arrive toutes les deux ou trois semaines de semblables offres. Il n'est rien de répréhensible dans une telle pratique, puisque l'expéditeur, bénéficiant d'un tarif réduit, livre ses marchandises à meilleur compte au marchand qui peut en conséquence les vendre à meilleur marché au consommateur. Loin de nuire à qui que ce soit, cela profite à tout le monde. Je ne veux pas retenir l'attention de la Chambre plus longtemps, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de protester fortement contre l'insertion de cet amendement dans la loi des chemins de fer.

M. POWER: Nous, qui sommes de la ville de Québec, nous nous trouvons dans une position singulière par rapport à cet amendement. Depuis des années nous avons, sans résultat, prié les gouvernements qui se sont succédé d'améliorer notre service de chemins de fer. Nous en sommes venus à la conclusion que notre avenir reposait dans le commerce maritime, et qu'il fallait nous efforcer de développer notre port si nous voulions que Québec prît le rang qui lui appartient parmi les villes canadiennes. Une loi comme celle que l'on nous propose aura pour effet de nuire au cabotage et à la navigation intérieure. Et cela, quand les chemins de fer qui desservent Québec n'ont pour ainsi dire point de concurrence. La compagnie du Pacifique-Canadien domine, encercle et étouffe la ville de Québec. Son seul concurrent pourrait être le réseau des chemins de fer de l'Etat, mais jusqu'à présent ce réseau nous permet d'entretenir peu d'espoir qu'il jouera le rôle que nous en attendions. Il nous faut donc nous rejeter sur le cabotage et la navigation intérieure. Les marchands de Québec ont constaté qu'ils pouvaient se faire expédier leurs marchandises de Montréal et des Grands lacs à bien meilleur compte par bateau que par chemin de fer. Ils craignent maintenant, et à juste titre, me semble-t-il, que si la navigation côtière et intérieure passe sous le contrôle de la commission des chemins de fer, les taux de transport seront exposés à devenir les mêmes que sur les chemins de fer qui exerceront une telle pression sur la commission que celle-ci rendra impossible le tarif spécial dont bénéficient actuellement ces marchands. La chambre de commerce de Québec s'est en conséquence déclarée absolument opposée à l'amendement en question. Je citerai l'extrait suivant d'une communication que cette chambre de commerce m'a adressée:

> J'espère que vous voudrez bien représenter la chambre de commerce de Québec et faire valoir ses vues, le 30 courant, devant le comité spécial chargé de l'étude du projet de loi de M. Armstrong, pour mettre les compagnies de navigation intérieure sous le contrôle de la commission des chemins de fer.
>
> Comme toutes les principales Chambres de commerce du Dominion, celle de Winnipeg en particulier, nous nous opposons à l'adoption de ce projet de loi, parce que nos marchands perdraient ainsi l'avantage de la concurrence, l'été, entre les compagnies de navigation intérieure ou de transport par eau et les compagnies de chemin de fer. Le tarif des compagnies de navigation intérieure serait à l'avenir fixé ou réglé par la commission des chemins de fer, et chaque fois qu'une compagnie de navigation intérieure voudrait faire une concession quelconque, elle se verrait forcée d'obtenir pour cela l'autorisation expresse de la commission des chemins de fer.

C'est-à-dire que la chambre de commerce de Québec craint que si l'on adopte la mesure proposée, il n'y aura plus à l'avenir de concurrence libre possible. On croit qu'une compagnie de navigation des eaux intérieures ne pourra accorder en aucun temps un tarif spécial aux marchands de cette ville, vu le manque de moyens de communication rapide et le temps que la commission prendrait à rendre sa décision. Je ne veux pas fatiguer la Chambre par la lecture des lettres que j'ai reçues à ce sujet, bien que j'en aie un grand nombre. J'en ai reçu de presque tous les armateurs en vue de Québec. Tous sont carrément opposés à la mesure projetée.

Je suis sûr que personne dans cette Chambre, pas plus que dans le pays ne désire retarder l'essor de notre ville ou de la région. Il faut donc respecter l'opinion de ces hommes qui connaissent parfaitement la situation. Ils ont étudié soigneusement cette affaire et ils trouvent qu'il sera absolument impossible à la ville et à la région de Québec de continuer à marcher dans la voie du progrès si cette loi est adoptée.

Je prierai donc le comité d'examiner sérieusement cette affaire non seulement au point de vue de Québec mais dans un esprit national. Il faut se demander s'il est sage d'enrayer le progrès et l'industrie de l'un des ports du pays.

M. KEEFER: Au nom de la ville de Port-Arthur, je demande au comité de rejeter cet amendement. Les citoyens de cette villle se sont vivement intéressés à

cette question l'an dernier et cette année. Ils l'ont étudiée sérieusement comme affectant essentiellement leurs intérêts. Port-Arthur dépend de son transport des vaisseaux aux chemins de fer, et les négociants, armateurs, marchands de gros et autres hommes d'affaires de la ville, après mûre réflexion, sont irrémédiablement opposés à cette mesure et à toute intervention dans le commerce de navigation.

On n'aime pas à différer d'opinion avec l'honorable député (M. Armstrong), à cause de la façon sympathique avec laquelle il présente ses observations à la Chambre. Cependant, je ne crois pas qu'il ait l'expérience en cette affaire de ceux qui se sont déjà occupés du commerce de navigation. Loin de moi l'idée de critiquer la commission des chemins de fer. Néanmions, on ne peut s'empêcher de penser que si les chemins de fer entrent en concurrence avec des associations publiques devant la commission sur la question des tarifs, l'influence des chemins de fer pour faire monter le tarif devra nécessairement influencer la commission. Un vaisseau aujourd'hui peut transporter une cargaison égale au chargement de cinq trains. Nécessairement, le tarif des marchandises par voie ferrée entre les mêmes points sera toujours plus élevé, et il est de l'intérêt des chemins de fer de faire augmenter le tarif des transports maritimes, surtout sur les parcours directs, plutôt que de chercher à les faire baisser, selon les principes de la concurrence.

L'honorable député de Hamilton (M. Stewart) dit qu'on ne peut obtenir de tarifs maritimes fixes. Il a raison. Il est des circonstances, sur les lacs, où les vaisseaux ne doivent demander qu'un fret très bas pour les marchandises ou prendre du lest. Durant des années, avant la guerre, on faisait venir, l'été, du charbon de Cleveland à Port-Arthur pour 30 cents la tonne, tout simplement parce que les armateurs préféraient transporter du charbon à ce prix que de prendre du lest.

Comment établir des tarifs fixes, à moins qu'ils ne soient fixés chaque mois de l'année? Et même alors on ne pourrait fixer le tarif pour tout le mois selon les affaires. Plusieurs des marchands de gros et commerçants de l'Ouest apportent leurs marchandises à Port-Arthur où ils les emmagasinent. Ainsi, j'ai vu sept acres de fil de fer barbelé en magasin, pour être transporté dans l'Ouest en hiver. On profite ainsi des tarifs maritimes peu élevés l'été.

Je suis certain que si la commission des chemins de fer a le pouvoir d'intervenir dans les tarifs maritimes, il n'y aura plus de concurrence, plus de liberté, et les tarifs tendront à monter. Ce que les chemins de fer désirent le plus, c'est d'avoir la mainmise sur les quais et les bateaux, s'ils le peuvent. Dès qu'un homme est capable de construire un bateau, qu'il consent à accepter du fret, qu'il est prêt à décharger à un quai, on n'a pas à craindre de monopole comme pour les chemins de fer.

J'espère que le comité étudiera soigneusement la question avant d'adopter aucun des amendements proposés.

M. CASGRAIN: Je désire dire quelque mots à propos des observations de l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Reid). J'ai suivi ce débat avec beaucoup d'intérêt, vu que je viens de la région de Québec où les petits bateaux font un fort trafic entre Québec et les ports du Saint-Laurent inférieur.

Dans mon comté, presque chaque village situé sur les bords du Saint-Laurent possède cinq ou six de ces petits bateaux qui font le service entre Québec et ces divers endroits. Ces navires ont toujours établi les tarifs de passagers et de marchandises qu'ils ont jugé à propos d'adopter selon les circonstances et en tenant compte de l'offre et de la demande. Si cet amendement était adopté, ces petits cabotiers se trouveraient mis en concurrence avec les grandes compagnies et aussi avec les compagnies de chemin de fer, ce qui aurait pour effet de ruiner leurs propriétaires.

On a toujours cru bon de ne pas intervenir dans les affaires des transports par eau. Il n'y a jamais eu de tarifs excessifs, que je sache, et je ne vois pas pourquoi cet amendement serait adopté. Il est rare que je vote avec le Gouvernement, mais, dans les circonstances actuelles, je me vois obligé d'appuyer le ministre des Chemins de fer.

M. TWEEDIE: J'ai remarqué que cet amendement a beaucoup attiré l'attention dans tout le Canada et que, depuis qu'il a été présenté, personne ne s'en est occupé davantage que les expéditeurs utilisant nos Grands lacs et nos rivières. On a laissé entendre, ce soir, que presque tous ceux qui ont parlé à ce sujet, soit en comité, soit devant la Chambre se sont opposés à cet amendement.

Je rappellerai au comité général que les amendements présentés jadis par l'honorable député (M. Armstrong) différaient de l'amendement que nous discutons ce soir et que tous les arguments qui ont été présentés contre l'amendement semblent basés

sur le fait que l'honorable député voulait établir un tarif minimum pour le transport des passagers ou des marchandises sur ces routes données. Devant le comité spécial des chemins de fer, l'autre jour, on a dit aussi que, si le Gouvernement, par l'intermédiaire de la commission des chemins de fer, prenait la responsabilité de fixer les tarifs de transport sur les lacs, cet acte pourrait entraver l'exportation des grains de l'Ouest canadien, parce que l'établissement du prix de Liverpool dépend des frais de transport.

Mais, si nous établissons des tarifs maxima, nous ne changeons pas la position que nous occupions dans le passé, c'est-à-dire que les compagnies de transport des lacs pourront abaisser leur tarif de manière à faire face aux tarifs des compagnies en concurrence pour l'expédition sur les marchés de Liverpool, et l'Ouest n'en souffrira pas.

Il est regrettable que le comité n'ait pas sous les yeux plus de faits pour décider de la question en ce qui touche à la réglementation des transports par eau. Cependant, je désire discuter cette affaire d'après des principes généraux. On a dit que le navire, ou son propriétaire, n'a pas besoin d'une charte. S'il n'exige pas de charte, il ne s'en trouve que mieux. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer obtient une concession, elle s'impose les frais d'établissement d'une ligne dans toute l'étendue du pays, mais les grandes voies nationales que nous possédons en outre des chemins de fer sont les rivières et les lacs. Ce sont des routes qui ont été construites par le gouvernement fédéral. Elles ont été draguées, canalisées, gardées pendant la saison. On y a placé des bouées et l'on y a construit des phares. Dépensant des millions de piastres, le Gouvernement y a aussi construit des docks pour les marchandises et les revenus qu'on en a tirés ne sont nullement proportionnés aux services rendus. Donc, ces routes possèdent un splendide actif dès le début et sans que les propriétaires de navires aient eu un sou à dépenser. Dans ce cas, est-ce trop demander que d'exiger du Gouvernement qui possède une juridiction absolue sur tous les chemins de fer qu'il fasse un pas de plus et s'arroge une faible juridiction sur les bateaux qui utilisent ces eaux?

Aux Etats-Unis, quand on a demandé des lois pour réglementer les transports par eau, les mêmes difficultés ont été soulevées relativement aux transports par terre. Nous avons découvert l'existence du pernicieux système des rabais ou remises. Nous avons vu qu'un expéditeur pouvait enchérir sur des marchandises de divers individus, à divers prix, et faire une concurrence déloyale. Nous avons constaté qu'aux Etats-Unis, jusqu'à 1916, du moins en ce qui regarde le commerce entre les Etats, ces compagnies s'étaient arrogé l'autorité du législateur, et n'acceptaient que leurs propres règlements. On a soutenu qu'on causerait beaucoup de dommages et qu'on occasionnerait de graves pertes en établissant des lois à ce sujet.

Cependant, c'est ce qui a été fait aux Etats-Unis. En 1916 les Etats-Unis ont adopté une loi non pas comme mesure de guerre, ainsi qu'on a suggéré devant ce comité quand il discutait la question, mais simplement dans le but de réglementer ce qu'on pourrait appeler un service d'utilité publique ou ce que tout le monde connaît sous le nom de voiturier public.

La loi subit deux modifications en 1918; c'était sur des points s'appliquant spécialement à la guerre. Grâce à cette loi, les Etats-Unis, aujourd'hui, contrôlent leurs transports sur les Grands lacs aussi bien qu'à l'étranger. Ils sont maîtres de fixer les frets, d'examiner les marchés conclus entre les différentes compagnies et d'exiger la publicité des tarifs de transport maritime. Tous les maux dont pouvait souffrir le transport par voie ferrée aux Etats-Unis se reproduisirent dans le transport maritime; ils furent résolus par la loi du transport maritime de 1916.

Quelle est la situation quant aux compagnies de navigation? Il ne saurait y avoir de doute qu'un grand nombre de ces compagnies possédaient quelques petits bateaux sur les rivières et les lacs. Mais ces compagnies indépendantes sont rapidement absorbées par les grosses corporations. En voici les principales: Dominion Marine Association, Montreal Transportation Company, Canada Steamship Lines, Great Lakes Transportation Company, Saint Lawrence and Chicago Steam Navigation Company, et Ottawa Transportation Company.

Il se crée au pays un monopole du service maritime intérieur pareil à celui des chemins de fer. Si tapageuse et si vive que soit l'opposition à cet amendement (dans la crainte que les pauvres expéditeurs n'aient à payer un tarif plus élevé), personne ne soutiendra à cette Chambre qu'une coalition et un monopole des compagnies de battellerie tel qu'il s'en crée maintenant, tende à réduire les taux du fret. On dit que nous perdrons la concurrence, qu'il y aura moins de bataux pour transporter notre grain de l'Ouest. Mais tant qu'il y aura des centaines de milliers ou de millions de boisseaux de grain à transporter des Grands lacs à Buf-

falo ou à Montréal, il y aura de la concurrence parmi les chargeurs.

Une corporation d'utilité publique sous la forme d'un voiturier commun serait la plus utile que nous puissions avoir en ce pays; elle se prêterait aussi bien à la réglementation que tout autre corps public. Nous arrivons rapidement au temps où il faudra beaucoup d'argent pour organiser ces sociétés de transport. En y plaçant cet argent nous avons créé un monopole à cause du gros capital destiné à leur mise en opération. Alors qu'un tel monopole existe sur un ouvrage d'utilité publique, le gouvernement devrait s'interposer; il devrait s'en emparer ou bien exercer juridiction sur ses opérations.

Il me semble qu'il n'y a rien de déraisonnable dans l'amendement. Ce gouvernement pourrait très bien accomplir un progrès en adoptant au moins celui-là et en procédant à établir le maximum du fret exigible par ces corporations.

M. McQUARRIE: Je m'en vais appuyer l'amendement. En Colombie-Anglaise, le service côtier est presque monopolisé par la compagnie de vapeurs Union, qui profite de sa situation pour montrer sa préférence entre certains ports de chargement. On m'apprend qu'à un endroit appelé Gibson's Landing, à trente milles environ de Vancouver, quelques-uns des habitants avaient eu un démêlé avec la compagnie; et que, par dépit, la compagnie cessa de faire passer ses bateaux par là. Or, si l'on avait un bureau de réglementation de ces compagnies de batellerie, il leur serait impossible de faire de telles distinctions. Rien, il me semble, n'empêche que la commssion des chemins de fer avait compétence sur les compagnies de bateaux à vapeur aussi bien que sur celles des chemins de fer. Si la réglementation des voies ferrées a été considérée satisfaisante (ce que tout le monde admet, je pense), pourquoi pareille réglementation ne le serait-elle pas dans le cas du transport maritime? Je favorise donc la résolution.

M. REID (Mackenzie): Il y a plusieurs années, le Conseil d'agriculture, au nom des agriculteurs fédérés de l'Ouest, fit des représentations au gouvernement fédéral pour qu'il réglementât le transport des lacs. Je suis peiné, monsieur le président, de voir le ministre des Chemins de fer s'opposer, ce soir, à cet amendement. C'est un mouvement vers le progrès; mais notre ministre des Chemins de fer croit bon d'appuyer un gros monopole (car c'est là ce que je vois dans la Canadian Steamship Company, et naturellement les intéressés s'indignent fort d'être soumis à l'autorité compétente). Comme il l'a dit lui-même, l'hon. député de Lambton-Est ne demande pas un contrôle exact des frets, mais la fixation d'un tarif maximum; si les compagnies de vapeurs préfèrent exiger un fret inférieur au maximum fixé, laissons-les faire.

Je suis très heureux d'apprendre que l'honorable M. Carruthers se soit dérobé quand il a découvert dans quel genre de compagnie il se trouvait; je veux parler de la Canada Steamship Company.

Les taux exorbitants que l'on impose sur les lacs pour le transport de notre grain à la mer a un effet tout à fait contraire sur le commerce. Cela tend à restreindre les affaires et cause quelquefois un arrêt complet. Quand un exportateur vend du blé à Port-Arthur et qu'il ne sait pas combien il lui faudra payer pour le transport de ce grain, il demande évidemment le taux le plus élevé qu'on ait demandé jusque-là, et, afin d'être absolument sûr, il demande même plus qu'il ne lui faudrait obtenir si les taux étaient fixés. De cette façon, le producteur et le consommateur souffrent de ce taux excessif qu'il est obligé de demander, et cela tend à restreindre les affaires commerciales. On garde le blé dans les élévateurs qui souvent sont pleins; on a recours à tous les wagons que l'on peut trouver pour y emmagasiner le blé; on remplit également les élévateurs régionaux, simplement parce que l'exportateur n'a aucune garantie du taux qu'il lui faudra payer pour exporter le grain. Il n'y a pas que le consommateur qui souffre de cela, mais aussi tous les commerçants. Il est bien évident que si le cultivateur ne peut pas vendre ses produits, il ne peut pas payer ses dettes aux commerçants et si le marchand ne reçoit pas d'argent du cultivateur, il ne peut pas continuer ses affaires.

J'espère que cet amendement sera adopté. Notre Gouvernement actuel n'est pas un gouvernement de parti; par conséquent, nous n'avons pas besoin de nous préoccuper de ce que le parti pensera, mais plutôt comment le peuple jugera cette mesure progressiste. L'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) était très impatient de s'assurer que les gens de l'Ouest ne gèleront pas en hiver et voulait qu'on leur fournît leur provision de charbon à aussi bas prix que possible. J'oserais dire que si les taux de transport étaient contrôlés, ceux d'entre nous qui habitent l'Ouest et qui consomment du charbon transporté à Port-Arthur par bateau, pourraient se procurer ce combustible au moins à aussi bon marché, sinon à plus bas prix, que nous ne payons actuellement.

L'honorable député d'Hamilton-Ouest (M. Stewart) a fait remarquer que les compagnies de navigation fluviale qui font le service des lacs ne reçoivent aucune aide du Gouvernement. Je ne crois pas que ce soit ce qu'il a voulu dire, parce qu'il sait bien que tout navire naviguant sur les lacs du Canada profite de l'aide que le Gouvernement donne à la navigation. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Lambton-Est, les améliorations et les extensions que l'on se propose de faire dans la navigation fluviale coûteront, quand elles seront complétées, plus de $400,000,000. Cette somme énorme sera dépensée pour le creusage de chenal et la construction de canaux et d'écluses dont profiteront gratuitement les navires qui navigueront sur les lacs. Cependant on prétend que le Gouvernement ne donne pas d'aide et que par conséquent les taux de transport ne devraient pas être contrôlés par l'Etat.

Cette question touche un des points les plus importants de notre système de transport. Nous approchons de l'époque où nous aurons à lutter contre la concurrence la plus vive que nous ayons jamais eue à Liverpool sur le marché mondial des grains. Les pays autrefois producteurs de blé le deviendront de nouveau et le blé de l'Ouest canadien a un si long trajet à parcourir, aussi bien sur terre que sur mer, que si les taux de transport ne sont pas diminués d'une manière appréciable, nous ne pourrons pas faire concurrence aux pays étrangers sur le marché du blé. Le comité devrait étudier très attentivement l'amendement que je propose; la question a une importance vitale non seulement pour les cultivateurs de l'ouest du Canada et pour les commerçants, mais pour tous les Canadiens en général. C'est l'excédent de nos produits qui doit éventuellement payer notre énorme dette.

M. BRISTOL: Il y a un ou deux points qui ont été traités dans cette discussion et qu'il serait bon, je crois, d'éclaircir pour l'information de quelques députés. Je ne veux pas parler des députés qui sont commerçants, car je ne connais pas de chambre de commerce, ni d'exportateurs ni de marchands de grain, ni quiconque s'occupe d'expédition au Canada d'une façon pratique et qui est au courant des conditions de transport, qui ne se soit pas plaint ou qui n'ait pas exprimé le désir de voir adopter cette mesure. Par conséquent, il n'est que juste de dire à mon honorable ami (M. Reid) (Mackenzie), qu'il y a certains faits que les gens dont j'ai parlé connaissent bien mieux que moi et je crois bon de les soumettre à son appréciation.

En voici un. Le prix du blé pour tout le monde entier est fixé à Liverpool. C'est là où arrive tout le blé, qu'il vienne de l'Argentine, du Canada, ou des Etats-Unis. Le blé de l'ouest du Canada doit aller à Liverpool, et il est de l'intérêt général qu'il soit transporté avec aussi peu de frais que possible.

Il peut prendre deux routes: via Buffalo et New-York ou Port-Colborne et Montréal. C'est la première concurrence à laquelle doit faire face toute compagnie de navigation qui n'est pas sous le contrôle d'une entreprise de chemin de fer et elle doit gagner de vitesse contre cette route de Buffalo-New-York, si elle veut expédier par Montréal. Le tarif de fret de New-York à Liverpool a toujours établi le tarif de Montréal à Liverpool. Pour faire face à ce tarif, les navires canadiens doivent battre le tarif Buffalo-New-York; il faut qu'ils arrivent à Montréal à meilleur marché s'ils doivent payer le tarif additionnel océanique de Montréal à Liverpool. Pourquoi le tarif de fret est-il plus élevé de Montréal à Liverpool que de New-York à Liverpool? C'est un problème très simple. New-York est naturellement le centre du commerce des Etats-Unis. Il occupe un angle de ce qu'on appelle le triangle de l'Atlantique. Les navires vont dans l'Amérique du Sud, de l'Amérique du Sud à New-York et de New-York à Liverpool; dans tous les cas ils peuvent transporter à meilleur marché. Ce qui est encore en faveur de New-York, c'est le taux des assurances qui est très élevé sur la route du Saint-Laurent. J'ai entendu beaucoup d'intéressés dans la navigation dire que si le Canada veut rendre pleine justice à ses provinces de l'Ouest, le gouvernement canadien doit s'occuper de cette question d'assurance et mettre Montréal et Québec sur une meilleur pied pour faire concurrence à New-York.

C'est un des points. L'autre est celui-ci. Il est vrai que la Canada Steamship Company a le plus grand nombre de navires sur les Grands lacs, mais elle n'a nullement un monopole. La ligne de M. Playfair fait une concurrence ardente à la Canada Steamship ou à toute autre ligne qui opère sur les Grands lacs. Si l'on avait gagné tout l'argent que l'imagination a décrit ce soir, il y aurait eu des commandes faites aux chantiers de construction du Canada—et il n'y en a pas. Personne ne veut construire de navires, pas même le gouvernement du Canada, pour récolter les énormes profits qu'on nous a dépeints ce soir, mais qui

n'existent seulement qu'en imagination. Si l'on a fait des profits dans la navigation pendant la guerre, ce n'a pas été sur les Grands lacs, mais sur l'océan. Quand la guerre a éclaté, l'Angleterre a fait appel à toutes les compagnies de navigation des Grands lacs, leur demandant de mettre autant de navires que possible sur l'océan, parce qu'il était absolument nécessaire, en raison de la guerre sous-marine, d'obtenir tout le tonnage disponible. La Canada Steamship Company a placé un certain nombre de ses navires sur l'océan et a dépensé un énorme montant d'argent pour les mettre en état. Environ neuf de ses navires ont été torpillés. Le gouvernement anglais a réquisitionné quelques-uns de ses navires au taux de neuf shillings la tonne lourde et il a gagné au trésor britannique probablement £50 par tonne de poids mort ou même plus. J'ai toujours prétendu que ce bénéfice devait revenir au trésor du Canada et je le crois encore. Les compagnies de navigation anglaises, pendant les deux premières années de la guerre, ont réalisé sur l'océan de 200 à 1,000 p. 100. L'Angleterre avait la maîtrise des mers et c'est heureux qu'elle l'ait eue, autrement l'empire britannique aurait fait faillite. Alors, le gouvernement anglais prit en mains la navigation sur les mers, il donna aux compagnies de navigation douze shillings par tonne de poids mort et il réalisa un bénéfice de $300 à $350 par tonne de poids mort à même ces navires. C'était la situation qui existait sur les mers. Mais quand il s'agit d'établir les tarifs, ce que les armateurs ont toujours voulu, c'est l'absolue flexibilité des tarifs. C'est-à-dire qu'ils veulent pouvoir trafiquer avec le tarif d'heure en heure et de jour en jour. La compagnie de chemin de fer a une charte spéciale. Elle a le droit d'expropriation. Si sa ligne est à vingt milles d'une autre voie de chemin de fer, vous devez naturellement régler les tarifs, parce qu'elle pourrait demander ce qui lui conviendrait; mais cela ne s'applique pas aux navires des Grands lacs. Chacun peut les construire; chacun peut en être propriétaire; chacun peut les faire naviguer; les lacs sont libres pour tout le monde. D'autre part, les compagnies de chemins de fer se livrent à leur exploitation en vertu d'une législation spéciale et avec des privilèges spéciaux. Quand vous avez cette flexibilité des tarifs, vous avez des tarifs plus élevés ou plus bas à mesure que les conditions varient.

Mon honorable ami a dit que le tarif s'était élevé à quatre, six ou sept cents. Permettez que je vous en donne la raison. Comme nos ports sont gelés en hiver, il y a une concurrence terrible pour obtenir des cargaisons sur les derniers bateaux qui naviguent sur les lacs afin d'éviter le tarif élevé à payer aux chemins de fer. Cela explique le tarif de six, sept ou huit cents à la fin de la saison. Si vous fixez un tarif maximum, le seul qui touche le bénéfice, c'est le navire américain qui viendra prendre tout le fret qu'il pourra se procurer. Les expéditeurs américains peuvent payer des tarifs plus élevés parce qu'ils ont l'avantage du tarif de New-York. Si je croyais que cet amendement pourrait diminuer le tarif de l'Ouest, je voterais pour son adoption comme une mesure économique sage.

Je vous assure toutefois que les navires sont obligés d'exiger des tarifs moins élevés que les compagnies de chemins de fer et des navires américains suivant la route de New-York, sans parler de la concurrence qu'ils se font les uns les autres. Si vous voulez procurer des bénéfices au cultivateur canadien, vous devrez obtenir une diminution des tarifs de transport maritimes et construire une marine marchande conformément aux plans que propose le ministre de la Marine et des Pêcheries. Il faudra diminuer les tarifs de la route Montréal-Liverpool afin de lutter avec avantage contre la route de New-York.

M. HENDERS: Le Canada a atteint une étape dans l'histoire de son développement où il faut de toute nécessité que les services d'utilité publique soient placés sous la dépendance du public. A mon avis, personne n'a fait valoir une seule bonne raison ce soir à l'encontre du projet de placer les tarifs de transports par batellerie sous la dépendance de la commission des chemins de fer. Il y a plusieurs années, on a jugé qu'il était absolument nécessaire de placer les tarifs de transport sur les chemins de fer sous la dépendance du pouvoir fédéral. On a fait valoir en cette circonstance tous les arguments qui ont été avancés ce soir contre l'idée de soumettre les tarifs de transport par eau à l'autorité de la commission des chemins de fer. Après une expérience de plusieurs années, je ne sache pas que le système ait jamais donné lieu à des plaintes en ce qui regarde nos chemins de fer. Tout le monde admettra, j'en suis convaincu, que le Parlement a bien servi les intérêts du Canada le jour où il a décidé de placer les tarifs de transport des chemins de fer sous la régie de la commission des chemins de fer.

M. ROBB: Combien cela coûte-t-il actuellement, pour transporter un boisseau de grain de Fort-William à Montréal et combien cela coûtait-il, il y a trois ans?

M. HENDERS: L'honorable député pourra me poser cette question lorsque j'aurai terminé mes remarques. Il a pu faire valoir ses arguments et je réclame le même droit. Toutes les raisons qui ont été invoquées dans le temps pour placer les tarifs de transport des compagnies de chemins de fer sous la dépendance de la commisson des chemins de fer, peuvent être raisonnablement avancées ce soir à l'appui du projet de mettre la marine marchande sur le même pied que nos voies ferrées en ce qui regarde les tarifs du transport. Maintenant que nous avons fait l'essai de la valeur des pouvoirs qui ont été conférés à la commission des chemins de fer, nous avons parfaitement raison à mon sens de demander que nos moyens de transport par eau soient soumis à la même surveillance.

On a beaucoup parlé ce soir de la fixation des tarifs de transport et l'on a prétendu qu'en adoptant cette politique, cela aurait pour effet de priver les compagnies maritimes du droit qu'elles pourraient exercer de transporter les marchandises à des taux moindres que ceux fixés par la loi. S'il s'agissait d'établir des tarifs fixes, l'argument serait valable. Or il n'est pas du tout question d'établir des tarifs de transport fixes, mais nous demandons de fixer un tarif maximum; l'argument n'est donc pas valable. Les compagnies de navigation ont le droit de diminuer leurs tarifs de transport selon qu'elles le jugent à propos; nous demandons purement et simplement que la loi fixe un tarif maximum qu'elles n'auront pas le droit de dépasser. Ainsi donc, rien ne nous justifie de prétendre que cette disposition empêcherait les compagnies de chemins de fer de diminuer leurs tarifs afin d'obtenir du trafic.

Cette question a été discutée dans l'Ouest, il y a quatre ans. Les intérêts représentés par les producteurs de blé ont sérieusement étudié la question dans le temps. Ils adoptèrent des résolutions insistant pour que le gouvernement du Canada plaçât les intérêts maritimes sous la dépendance d'une commission quelconque et l'on devrait prendre note de la demande exprimée par les grands producteurs de blé de l'Ouest. Deux catégories de personnes sont directement atteintes par ce contrôle des tarifs de transport. Ce sont les producteurs et les consommateurs. Or j'affirme que les grands producteurs du Canada sont pour ainsi dire unanimes à réclamer la fixation de tarifs de transport maxima. Je prétends de plus que les consommateurs canadiens en grande majorité appuient ceux qui demandent la fixation de tarifs de transport maxima. Les résolutions qui ont été adressées au Parlement proviennent des chambres de commerce, des associations manufacturières et des marchands de gros. Ces gens occupent une situation intermédiaire et ils n'ont cure que les tarifs soient diminués ou non.

Cette réforme ne les touche guère d'une façon ou de l'autre, car pour eux, ils n'ont qu'à ajouter les frais de transport aux prix des marchandises et les faire acquitter par le consommateur. Cependant les producteurs et le consommateur qui sont atteints par la fixation des tarifs de transport, sont en grande majorité, sinon unanimes, en faveur de l'amendement. J'insiste donc avec toute l'énergie possible auprès du Gouvernement afin qu'il étudie sérieusement la question. Si le Gouvernement se prononce contre l'amendement, il fournira un prétexte de plus à ceux qui prétendent qu'il n'est pas disposé à diminuer la cherté de la vie.

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député de Toronto-Centre (M. Bristol) a exposé clairement la situation quant aux compagnies maritimes lorsqu'il a déclaré qu'elles désirent maintenir purement et simplement une certaine flexibilité dans les tarifs de transport.

Si l'on interprète la chose d'une autre manière, cela veut dire que les compagnies de paquebots veulent être en état de pouvoir faire des différences entre les expéditeurs et faire payer à ceux d'un certain rayon moins qu'aux expéditeurs qui n'en sont pas. Cela revient à dire que, nulle part en ce pays, on ne peut entreprendre d'effectuer la livraison d'une marchandise destinée à quelque ville du Canada si c'est par eau qu'on doit la transporter. Nul commerçant ne peut savoir s'il obtiendra de faire porter sa marchandise ou de se la faire livrer dans un certain rayon, puisque, à l'époque où sa marchandise est prête à partir, il est absolument à la merci des armateurs. L'honorable député d'Hamilton-Ouest (M. Stewart) a mis son collègue de Lambton-Est (M. Armstrong) au défi de citer un cas d'injustice commise ou de refus par une compagnie d'exécuter ses engagements. Je peux citer le cas d'une compagnie de navigation qui, après avoir pris l'engagement de transporter une quantité considérable de marchandises, a refusé de le faire parce que, pendant le temps écoulé depuis la signature de la convention jusqu'à celui où la marchandise devait être mise à bord, les choses avaient pris une tournure qui lui permettait d'exiger n'importe quel prix. Elle n'a pas même tenu

compte du fait que par là elle mettait l'expéditeur de cette marchandise dans une situation qui devait amener plus tard la faillite. L'honorable député me dira sans doute que l'expéditeur avait un recours devant les tribunaux. Je ne l'ignore point, mais c'est ce qu'a fait l'expéditeur, et son affaire traîne devant les cours depuis quatre ans. Je suppose bien qu'elle y restera tout le temps qu'il plaira à la compagnie de navigation de l'y tenir. Qu'en sera-t-il en attendant des marchandises à transporter? La situation des transports sur les lacs d'en haut revient à ceci, pour ne rien dire des tarifs, que l'expéditeur est à la merci d'une couple de puissantes compagnies qui emporteront sa marchandise si cela fait leur affaire et la laisseront sur les quais s'il leur convient de ne pas y toucher, et nul moyen n'existe qui permette à l'expéditeur d'obtenir un redressement de cet abus.

Après avoir dépensé 400 millions au développement d'une voie navigable assurant le transport du commerce de ce pays, après avoir consacré des sommes considérables à la protection de cette voie au bénéfice des paquebots, il n'est que juste d'établir, au bénéfice de l'expéditeur, un certain degré de contrôle sur les tarifs des compagnies de navigation, de manière qu'elles ne puissent agir absolument à leur guise. Je n'entrerai pas dans une discussion des profits qu'elles ont pu faire, mais ceux qui connaissent tant soit peu ce qui se passe sur les Grands lacs savent que depuis 1914 les prix ont augmenté dans des proportions formidables. On nous parle souvent des 35 ou 40 p. 100 d'augmentation des prix des chemins de fer, mais je connais des cas où l'augmentation a été de 200 p. 100 pour certaines denrées que l'on transportait par eau pendant quatre ou cinq mois des années 1915 et 1916. Je ne saurais par suite concevoir que l'on puisse logiquement s'opposer à la proposition de mon honorable ami de Lambton-Est. Je ne suis pas suffisamment renseigné en pareille matière pour savoir si tous les détails sont comme ils devraient être, mais le principe en jeu est simplement celui-ci, que nous avons autant le droit de contrôler la circulation des navires que celle des chemins de fer, et je ne doute point que la commission ne puisse arranger les choses pour rendre justice à tous les intéressés.

(L'amendement de M. Armstrong est rejeté par 61 voix contre 36.)

L'article est adopté.

Sur l'article 210 (contrats anticipés).

M. le PRESIDENT: L'honorable député d'Edmonton-Est (M. Mackie) propose que l'on modifie cet article en y ajoutant, après le mot "agreement" de la 5e ligne, les mots "or notice thereof by caveat or otherwise".

L'hon. M. REID: Je ne m'oppose point à cette modification.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. REID: Il nous reste juste un autre article à examiner, le 374e, et je prierais la Chambre de bien vouloir procéder à cet examen mercredi de la semaine prochaine.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCES PROVISOIRE.

La Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose:

Que la somme de $28,923,622.56, au maximum, étant un sixième du montant de chaque crédit inscrit au budget principal au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1920, non encore adopté, soit accordé à Sa Majesté pour ledit exercice.

La motion est adoptée et il est fait rapport de la résolution qui est lue une 1re et une 2e fois et adoptée.

La Chambre passe à l'examen des résolutions adoptées en comité des subsides.

Les résolutions sont adoptées.

La Chambre se déclare en comité des voies et moyens.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose:

Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour les dépenses du service public au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1920, la somme de $148,211,640.39 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé.

La motion est adoptée.

Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (bill n° 123), allouant à Sa Majesté des fonds pour le service public au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1920.

Cette motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois, délibéré sommairement en comité général, lu la 3e fois et adopté.

La séance est levée à onze heures et vingt-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 30 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. Reid: Rapport annuel relatif aux statistiques des chemins de fer pour l'exercice expiré le 31 mars 1919.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES PARCS ET LES RESERVES FORESTIERES.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN: (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, avec l'assentiment de la Chambre, je déposerai un bill destiné à modifier la loi sur les parcs et réserves forestières. Vu qu'hier était jour de fête légale, ce projet de loi ne figure pas au Feuilleton aujourd'hui. Le bill devra venir en discussion à la date la plus rapprochée possible, afin que les terres soustraites des réserves forestières pour être concédées aux soldats, soient rendues disponibles au cours du prochain mois. J'en propose donc le dépôt aujourd'hui même, cela nous fera gagner quelques jours.

Le projet de loi a pour but de détacher de certaines de nos réserves forestières des terres qui ont déjà été inspectées et qu'on a trouvées propres à la culture. Je demande donc, si la Chambre y consent, à déposer le bill n° 125, modifiant la loi sur les parcs et les réserves forestières.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

CONSTITUTION D'UN COMITE D'ENQUETE RELATIF A LA CHERTE DE LA VIE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose:

Qu'un comité spécial de la Chambre, composé de MM. Nicholson (Algoma), Stevens, Reid (Mackenzie), Douglas (Strathcona), Davis, Hocken, Sutherland, Fielding, Davidson, Nesbitt, McCoig, Sinclair (I. P.-E.), Devlin, Vien et Euler, soit nommé pour s'enquérir incessamment des prix exigés dans tout le Canada pour les denrées alimentaires, l'habillement, le combustible et autres objets nécessaires à la vie, et des taux de bénéfice que les marchands et autres intéressés à leur production, distribution et vente en retirent; aussi des loyers d'habitations dans les centres industriels du Canada et des taux de revenu sur les capitaux qui y sont placés,—avec pouvoir d'assigner les personnes, de faire produire les documents et archives, d'interroger sous serment des témoins, de retenir des comptables et autres assistants nécessaires, et de faire rapport à la Chambre sur le résultat de son enquête, avec toutes recommandations qu'il pourra faire en vue d'effectuer une diminution des prix et loyers susdits.

[L'hon. sir Thomas White.]

Cette motion est adoptée.

DECLARATION DU PREMIER MINISTRE TOUCHANT LA SITUATION OUVRIERE A WINNIPEG ET TORONTO.

M. CAHILL: Le Gouvernement veut-il nous dire s'il a quelque nouvelle à nous donner au sujet de la grève, maintenant que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) est de retour de Winnipeg. La Chambre y attache beaucoup d'importance.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Nous avons reçu un télégramme très rassurant du sénateur Robertson, ce matin, dans lequel le ministre nous apprend que la situation là-bas est aujourd'hui bien améliorée. Il dit que les commis du service ambulant au nombre de 110, qui se sont mis en grève au début, sont retournés à leur poste dans le délai fixé et qu'il y a un grand nombre de demandes, principalement de la part d'anciens combattants pour entrer au service des postes. De plus, beaucoup d'employés municipaux ont repris le travail; les commis aux écritures sont tous revenus. La situation s'est tellement améliorée qu'il se propose de quitter la ville demain matin pour revenir à Ottawa.

M. McKENZIE: Il est bien vrai, n'est-ce pas, qu'une députation a rendu visite au premier ministre hier? Le très honorable ministre veut-il dire à la Chambre si on en est arrivé à une conclusion?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Pendant presque toute la journée, de dix heures du matin, jusqu'à sept heures du soir, nous avons fait des efforts pour trouver un arrangement qui réglerait le différend entre patrons et employés. Nous avons proposé qu'au cas où il serait impossible d'en arriver à un arrangement, le litige soit soumis soit à l'enquête d'une commission royale ou bien à l'arbitrage. On était bien près de s'entendre, mais aucun arrangement n'a été définitivement conclu. Des deux côtés, de nombreuses propositions furent faites, et le résultat a été qu'à sept heures du soir, les patrons ont fait une proposition par écrit, qui, je crois, a été communiquée à la presse et qui doit être soumise par les représentants des syndicats aux ouvriers de Toronto. Je crois que c'est ce qui a été fait, mais les ouvriers n'ont pas jugé à propos de l'accepter. La principale question qui a été discutée hier est celle du nombre d'heu-

res de travail à exiger par semaine, que les ouvriers veulent que l'on fixe à quarante-quatre heures. C'est sur ce point que les patrons ont finalement décidé de s'en remettre à l'arbitrage. Nous avons essayé de faire inclure dans cette proposition d'autres conditions, ce qui aurait peut-être rendu l'offre plus acceptable, mais celle-ci resta telle qu'elle a été publiée. Je crois comprendre qu'un grand nombre d'ouvriers se sont mis en grève aujourd'hui à Toronto.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX JUGES.

Le projet de loi (bill n° 104), déposé par l'honorable M. Meighen, tendant à modifier la loi des juges, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (nomination d'un juge supplémentaire pour la Colombie-Anglaise).

M. BUREAU: A-t-on l'intention de changer le nombre de juges ou de modifier le traitement en Colombie-Anglaise?

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Il ne s'agit pas de changer les traitements; le projet de loi prévoit la nomination d'un nouveau juge de la cour de comté en Colombie-Anglaise.

M. STEVENS: Est-ce que le ministre depuis que nous avons discuté la question des traitements des juges, a pris une décision au sujet de l'augmentation des traitements des juges de cour de comté de la Colombie-Anglaise? Je crois qu'il a été amplement prouvé déjà que ces traitements n'étaient pas suffisants. Il me semble qu'à cette époque, le ministre intérimaire de la Justice avait exprimé l'espoir que le ministre de la Justice reviendrait au Canada en temps voulu pour s'occuper de la question; mais puisque rien n'indique la date à laquelle celui-ci doit revenir, je demanderai au ministre intérimaire de bien vouloir s'en occuper lui-même, maintenant que nous avons un projet de loi tel que celui qui vient d'être présenté, afin de redresser ce qui, personne n'en doute, est une grave injustice à l'endroit de ces juges.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a cité avec exactitude les observations que j'ai formulées au cours de la délibération de la résolution qui a précédé ce projet de loi. Durant la plus grande partie de la période de temps qui s'est écoulée depuis, j'ai été absent et il paraît que le ministre de la Justice ne sera probablement pas de retour, du moins pour une importante partie de la session. Je me crois donc tenu de formuler une proposition touchant la question que l'honorable député m'a posée. Quant à la décision que prendra le Gouvernement, je ne saurais me prononcer pour le moment; seulement, je puis informer l'honorable député qu'il obtiendra une réponse au cours de la semaine prochaine.

M. FULTON: J'étais absent, lorsque cette question est venue en délibération ici, il y a une semaine ou deux, et je tiens à dire que j'approuve l'attitude prise par l'honorable député (M. Stevens) à cet égard. Quelqu'un a affirmé qu'il n'existe pas d'inégalité de traitement en ce qui concerne les traitements accordés aux juges des cours de comté dans les diverses provinces. Cela est exact quant aux traitements des juges des cours de comté à ce titre-là même; seulement, je tiens à demander au ministre suppléant de la Justice s'il n'est pas vrai que les juges de la province de Québec qui remplissent des charges semblables à celles des juges de cour de comté dans les autres provinces reçoivent des traitements d'un chiffre plus élevé? Si je ne me trompe, les juges de la cour supérieure dans cette province exercent des fonctions similaires à celles des juges de cours de comté dans les autres provinces et reçoivent des traitements d'un chiffre supérieur à ceux que touchent ces juges de cour de comté. Au cours du débat, l'autre jour, on a affirmé que dans les autres provinces, les gouvernements provinciaux eux-mêmes accordent une majoration de traitement aux juges de cour de comté. A mon avis, cela prouve clairement qu'on tient ces traitements pour insuffisants, et il n'est pas un seul député ici, je crois, qui affirmerait qu'une rémunération annuelle de 3,000 dollars est un traitement suffisant, dans les conditions actuelles, pour un juge de cour de comté. Si je ne me trompe, la province de la Colombie-Anglaise est la seule province, de l'Ouest du moins, qui ne majore pas le traitement accordé à ces juges par le gouvernement fédéral. A mon avis, le gouvernement fédéral n'a pas à s'occuper du relèvement du traitement que les gouvernements provinciaux peuvent accorder aux juges. En Colombie-Anglaise, autrefois, le gouvernement provincial suppléait à l'insuffisance du traitement des juges de cour de comté en les nommant magistrats stipendiaires, ce qui comportait $500 de supplément. Ce système n'existe plus depuis environ vingt ans et il n'y a plus qu'un seul juge de cette province qui reçoive ce

supplément de traitement. Cette réforme n'atteignait pas les juges qui faisaient fonctions de magistrats stipendiaires à cette époque, mais elle a été appliquée à ceux qui ont été nommés plus tard. A mon avis, le Gouvernement devrait donc non seulement étudier cette question du relèvement de la rémunération de ces juges, mais prendre la chose en favorable considération.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable collègue fait erreur au sujet des juges de la cour supérieure de la province de Québec. Dans cette province, il y a les deux districts de Montréal et de Québec, où les juges de la cour supérieure reçoivent une rémunération annuelle de 7,000 dollars. Puis il y a les districts ruraux où un juge de la cour supérieure administre la justice—non pas pour un comté, comme en Ontario et dans les autres provinces de langue anglaise, mais pour plusieurs comtés formant un district—et ils reçoivent une rémunération annuelle de 5,000 dollars.

M. FULTON: La juridiction de ces juges est-elle limitée de quelque façon?

L'hon. M. LEMIEUX: Nullement. Ces juges ont même une juridiction plus étendue que les juges de la cour supérieure de Montréal, et cela parce que, dans les districts ruraux ces juges n'instruisent pas seulement les causes civiles, mais en outre les causes qui, dans cette ville, sont décidées par les juges de la cour de circuit. Ils jugent encore les causes de cour criminelle qui, à Montréal et à Québec, sont instruites par les juges de la cour du banc du roi. Nous n'avons pas de cours de comté dans notre province.

M. PARDEE: Le Gouvernement a-t-il décidé de relever les traitements des juges de cour de comté d'Ontario comme on le demande d'ancienne date?

L'hon. M. MEIGHEN: Je viens de dire, en réponse au député de Vancouver (M. Stevens), que je soumettrai la question au conseil par voie de proposition, et la semaine prochaine je ferai une déclaration à ce sujet.

M. McKENZIE: Je suis content que le ministre intérimaire de la Justice ait décidé de régler cette question. Quand elle m'a été soumise à une séance précédente, je me suis efforcé d'expliquer clairement mon opinion à ce sujet et je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour la répéter à nouveau. Je ne sais pas quelles sont les intentions du ministre au sujet du traitement à accorder à ces juges, mais en tenant compte du fait que nous donnons des traitements de $6,000 et $7,000 à des fonctionnaires du Gouvernement qui ne font pas un travail plus important que celui des juges de cour de comté, je suggérerai certainement au ministre, si l'idée peut lui être de quelque utilité, que les traitements des juges de cour de comté ne soient pas inférieurs à $5,000. On a signalé le cas des juges de la Colombie-Anglaise et je suis absolument favorable aux représentations qui ont été faites en leur faveur. Mais je n'ai pas de demande spéciale à présenter en faveur des juges d'une province plutôt que d'une autre; tous les juges de cour de comté du pays devraient recevoir le même traitement. Je dois pourtant dire qu'on m'a fait savoir que dans la capitale du Manitoba, la province du ministre intérimaire de la Justice, le juge de la cour de comté ne reçoit que $3,000 par an, tandis qu'à Halifax, Saint-Jean et autres centres importants, les juges de cour de comté reçoivent $3,500. Il n'y a aucun motif pour que le juge de la cour de comté de la ville principale du Manitoba reçoive moins qu'un juge de la cour de comté à Halifax ou à Saint-Jean. Le ministre se souviendra du juge principal de la cour de comté à Winnipeg. Je ne le connais pas et je ne sais même pas quel est son nom, mais le ministre le connaît sans doute bien; je sais que c'est un homme compétent et qu'il peut être comparé favorablement avec ceux qui ont des positions similaires dans les autres villes principales du Dominion.

Je suis d'avis que tous les juges de cour supérieure des provinces devraient recevoir le même traitement. Dans la Nouvelle-Ecosse, par exemple, les juges de la cour supérieure n'ont pas le même traitement que les juges qui rendent les mêmes services en Québec et Ontario. Je ne pousserai pas la comparaison plus loin dans l'Ouest; mais ces juges sont tous dans la même classe; ils appliquent les mêmes lois et ils exercent la même juridiction et leurs traitements devraient être uniformes. Le ministre a fait remarquer l'autre jour que l'écart entre les traitements de quelques-uns des juges du Nouveau-Brunswick et du Manitoba était dû au fait que plusieurs d'entre eux étaient juges de la cour d'appel. Cela ne s'applique pas à la Nouvelle-Ecosse parce que nos juges de cour de comté sont juges d'appel. La province a décidé qu'à l'avenir les juges de la cour de circuit seraient toujours également juges de la cour d'appel et comme ces juges font d'une façon satisfaisante le travail des deux cours, ils devraient recevoir le même traitement que

les juges de la cour supérieure des autres provinces. Cela contribuerait à établir de bons sentiments et de l'harmonie dans toutes les cours si les juges qui accomplissent des tâches semblables dans tout le Canada étaient traités de la même manière.

L'hon. M. LEMIEUX: Le projet de proposition soumis par le ministre est-il applicable à toutes les provinces?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucun projet de proposition pour le moment. Puisque le ministre ne peut apparemment pas prendre sur lui la responsabilité, j'ai l'intention de faire une proposition au conseil et d'exposer au Parlement, la semaine prochaine, quelle est la situation.

L'hon. M. FIELDING: Lors de la discussion qui a eu lieu, il y a un jour ou deux, au sujet du service civil, un honorable député a posé la règle—qui m'a paru excellente—que si nous avions moins de fonctionnaires et si nous payions mieux, il s'ensuivrait de bons résultats. Est-ce que ce n'est pas une bonne règle à appliquer aux juges? Je remarque qu'une loi d'Ontario réduit considérablement le nombre des juges dans cette province. Dans le cas actuel nous proposons d'augmenter le nombre des juges de la Colombie-Anglaise. Je ne connais pas assez la Colombie-Anglaise pour donner un avis sur la question, mais il me semble étrange qu'au moment où l'Ontario réduit le nombre de ses juges, la Colombie-Anglaise trouve nécessaire de les augmenter. Je sais la difficulté qui se présente par suite de la juridiction des provinces au sujet des cours et que le Dominion doit nommer les juges et payer les traitements. Je sais que c'est l'opinion d'un profane et que les profanes devraient s'abstenir de parler beaucoup sur ces questions; mais l'opinion est très répandue que la règle d'avoir moins de fonctionnaires et de les payer mieux serait très bonne à appliquer aux juges aussi bien qu'aux autres divisions du service public.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis parfaitement de l'avis de mon honorable ami (M. Fielding), d'autant plus que j'ai adressé une communication à tous les procureurs généraux des provinces, y compris celui de la Colombie-Anglaise, en vue de faire adopter une législation provinciale pour obtenir une réduction du nombre des juges dans les provinces.

La province d'Ontario a répondu d'une façon pratique à notre demande en diminuant considérablement le nombre des juges de comté. Le projet de loi, toutefois, décrète la nomination d'un magistrat à la demande de la législature de la Colombie-Anglaise. Dans la partie septentrionale de l'île de Vancouver, une colonie populeuse a surgi, surtout dans les régions houillères, depuis la dernière répartition des tribunaux de comté, de sorte que le nombre des juges n'est pas suffisant actuellement pour administrer convenablement la justice.

M. JACOBS: Est-ce que les juges de comté en Colombie-Anglaise touchent aussi des honoraires comme juges de la cour des tutelles, etc., comme en Ontario, de façon qu'ils reçoivent des appointements qui leur permettent de faire honneur à leur position?

L'hon. M. MEIGHEN: Il paraît que non.

M. MOWAT: Si le ministre veut bien se donner la peine de consulter le barreau dans les différentes provinces à ce sujet, il se convaincra que tous les avocats sont favorables au projet d'augmenter considérablement les émoluments des juges. A venir jusqu'à il y a une vingtaine d'années, les juges doyens des tribunaux de comté touchaient un traitement de $2,600 par année et les juges plus jeunes $2,000. Ces appointements étaient peut-être suffisants pour l'époque, car les gens ne menaient pas dans le temps le train de vie luxueux et extravagant qui existe de nos jours, sans compter que les revenus des marchands et des minotiers n'étaient pas ce qu'ils sont à l'heure qu'il est. Cependant, à mesure que les revenus des citadins augmentaient, nous nous sommes rendu compte que les juges devraient être placés sur un pied d'égalité avec les gens qu'ils sont obligés de fréquenter tant sous le rapport des affaires qu'au point de vue social ou autrement.

Il n'est guère convenable qu'un magistrat, qui tient entre ses mains la fortune et l'honneur des gens de par les fonctions qu'il remplit, soit un citoyen vivant du jour au lendemain. Il devrait être un personnage absolument indépendant du côté matériel et en mesure de coudoyer dans les affaires ou dans la société les meilleurs éléments de la population.

En conséquence, les appointements annuels des juges de tribunaux de comté ont été portés à $3,000 il y a une vingtaine d'années. Or, la valeur du dollar a diminué de moitié en ces dernières années; il s'ensuit donc selon le même principe que les émoluments des juges devraient être relevés, afin de leur permettre de faire face à la situation. Je suis heureux de constater que l'Ontario a répondu d'une façon défi-

nitive à la proposition du ministre. La législature ontarienne, à la dernière session, a aboli toutes les situations de juges de 2e classe des tribunaux de comté—qui touchaient des appointements annuels de $3,000 tout comme les juges de 1re classe—sauf dans deux comtés, York et Wentworth, où ces magistrats ont une lourde tâche à accomplir. Ainsi, vingt-huit situations de juge de tribunal de comté ont été supprimées dans l'Ontario et dès qu'une situation de juge de 1re classe deviendra vacante, elle sera remplie par l'un de ces juges de 2e classe. Cette réforme permettra au Gouvernement de réaliser une économie considérable d'ici à quelques années—peut-être de $50,000 à 80,000. Il serait facile de répartir cette somme, afin d'augmenter les traitements des juges de 1re classe qui restent en fonctions dans les différents comtés. Il est impossible à l'heure qu'il est, qu'un juge de tribunal de comté fasse honneur à la situation sociale qu'il occupe, fasse instruire convenablement sa famille et se procure les livres nécessaires pour suivre le mouvement littéraire et social de l'époque, à moins de toucher au bas mot un traitement annuel de $5,000; j'espère donc que le Gouvernement en viendra à la conclusion que les appointements d'un magistrat ne devraient pas être inférieurs à cette somme.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il nommé des juges dans la Saskatchewan ou l'Alberta dernièrement? Quelqu'un dont je ne puis me rappeler le nom pour l'instant a signalé à mon attention que la législature de l'une ou l'autre de ces provinces ou des deux a créé certains districts judiciaires, mais que le Gouvernement fédéral n'a pas encore nommé de titulaires; or, on prétend que cette négligence est cause de nombreux inconvénients dans ces districts. On m'affirme que les juges, qui administrent la justice dans ces districts, habitent à des distances tellement considérables, qu'ils ont énormément de difficultés à s'y rendre; une fois qu'ils y sont, ils ont hâte de retourner chez eux, de sorte que l'administration de la justice souffre beaucoup de ce chef.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis au courant des faits auxquels mon honorable ami fait allusion; certes! ils existaient bien avant que j'assume les fonctions de ministre intérimaire de la Justice. Des plaintes ont été faites à ce sujet avant le départ du ministre de la Justice pour l'Europe. Je n'ai pas fait de recommandations pour nommer des titulaires dans ces districts; de fait, je n'ai recommandé aucunes nominations à des fonctions judiciaires depuis que j'administre les affaires du département de la Justice. Il se peut que je profite de l'occasion lorsque nous étudierons la question du relèvement des appointements des juges pour proposer en même temps la nomination de ces nouveaux titulaires. Voici pour quelle raison, je n'ai pas cru devoir faire aucunes recommandations à ce sujet: J'étais loin d'être convaincu que le gouvernement provincial, disons de la Saskatchewan, n'était pas en mesure par un remaniement des districts judiciaires, de faire en sorte que la justice fût convenablement administrée avec le nombre de magistrats que compte la province à l'heure qu'il est. J'ai adressé une lettre en ce sens au procureur général, mais je ne sache pas que l'on ait pris des mesures en conséquence.

Le procureur général de la province serait, je n'en doute pas, en mesure de dire beaucoup mieux que moi si ma proposition est pratique. Je crains que son attitude ne soit défavorable.

M. DEVLIN: Le ministère a-t-il l'intention de relever le traitement des juges de la cour supérieure de la province de Québec? Cette question est débattue depuis nombre d'années, et l'on s'est toujours excusé de ne rien faire, en invoquant la nécessité d'un remaniement préalable de la rétribution des juges des cours de comté de la province d'Ontario; on nous a dit que, cela fait, le Gouvernement ou le département, se proposait d'aborder l'examen de la question du traitement des juges de la cour supérieure. Nombre de ces juges gagnent beaucoup moins que les employés civils, et ils sont incapables de soutenir la dignité de leur position. Dans bien des cas, ils peuvent difficilement mettre les deux bouts ensemble. Cela est bien peu compatible avec la charge qu'ils occupent. Les devoirs très sérieux qu'ils ont à remplir devraient les mettre bien au-dessus du besoin. J'espère que le ministre étudie cette question dans le moment.

L'hon. M. MEIGHEN: Le débat a commencé par une comparaison que le représentant de Caribou (M. Fulton) a établie entre le traitement des juges de la province de Québec et celui des juges des autres provinces. Il a dit que les juges de la cour supérieure de la province de Québec recevaient 5,000 piastres, pendant que, dans les autres provinces, les juges des cours de comté ne touchent que 3,000 piastres. Mais la juridiction n'est pas la même dans les deux cas. Il n'existe dans la province de Québec aucune cour qui corresponde, pour la juridiction,

ou pour le traitement tout au moins, avec les cours de comté ou de district des autres provinces. Je ne suis pas assez avancé dans l'étude de cette matière pour avoir pu prendre une décision. L'affaire demande qu'on l'étudie dans son ensemble, comme un tout s'appliquant au Canada en général.

Pour ce qui est de l'opinion du barreau canadien et des observations de l'honorable député de Parkdale (M. Mowat) à cet égard, je dois dire que j'ai reçu de membres du barreau et d'associations du barreau des résolutions importantes par leur nombre et par les signatures qui les accompagnent, lesquells sont toutes en faveur d'un notable accroissement du chiffre des traitements de nos juges. Cette masse d'opinions ne laisse aucun doute dans l'esprit du ministère sur ce qu'il juge devoir faire. Je ne puis ajouter qu'une chose, c'est que je n'ai pas encore reçu du Labour Temple ni des Grain Grower's une seule résolution favorable.

M. JACOBS: Le ministre me permettra-t-il de signaler à son attention une chose que le débat de cet après-midi a fait ressortir? J'espère que certains des juges de la province de Québec—je parle de ceux-là, parce que je connais bien peu ceux des autres provinces—j'espère, dis-je, que certains des juges de la province de Québec trouveront le moyen de rendre jugement dans un délai d'au plus trois ou quatre années sur une affaire qui leur est soumise. C'est là une chose qui devrait engager l'attention du ministère de la Justice. Les délais que l'on apporte à rendre les jugements sont devenus presque un scandale. Quand je vois certains jugements différés outre mesure, je me demande quelle peut bien avoir été la cause de ces longs retards. Des nominations ont eu lieu au cours des quelques dernières années, et les titulaires semblent croire qu'ils sont là simplement à titre de pensionnaires, si l'on en juge par la lenteur avec laquelle ces magistrats nouveaux rendent leurs décisions. C'est en connaissance de cause que je parle de cette affaire. Il se peut que je ne sois pas dans les règles, mais ce que j'en ai dit suffira peut-être pour faire comprendre à ces juges qu'après tout, ils sont des serviteurs du public, tout comme les autres fonctionnaires de l'Etat, et qu'ils doivent remplir leurs devoirs comme le font les autres employés du Gouvernement.

M. PROULX: Je ne crois pas que les juges soient dans une situation aussi déplorable que l'ont dit certains députés cet après-midi et l'autre jour. Outre qu'il touche un salaire pendant qu'il fait partie de la magistrature, un juge peut, après un certain nombre d'années recevoir une pension de retraite. Il peut, après quinze ans, se retirer avec une pension équivalant aux deux tiers de son traitement. Quand c'est après vingt ou vingt-cinq ans, le chiffre de la pension est égal à celui du traitement. Voyez les comptes publics en ce qui concerne les juges et vous constaterez qu'il y a dans ce pays bon nombre de juges en retraite qui touchent une pension considérable, quelques-uns 8,000 piastres, d'autres 7,000 piastres ou moins. Une disposition de la loi a prévu le cas d'un juge qui, devenu physiquement incapable de remplir les devoirs de sa charge, a droit à une pension libérale, laquelle monte dans certains cas aux deux tiers de son traitement, ou à la moitié au moins. Il faut en outre tenir compte du fait que les juges ne sont pas soumis à la taxe sur le revenu, pendant que le sont les membres des autres professions. Ce sont là des choses dont le ministre intérimaire de la Justice doit tenir compte quand on lui propose d'accroître le traitement des juges. La vie est tellement chère de nos jours que chacun demande une augmentation de salaire, mais il n'y aurait pas lieu à de telles augmentations si le Gouvernement prenait des mesures pour abaisser les prix.

On a accordé une augmentation de salaire à certains employés, une augmentation trop forte, à mon avis. Le Gouvernement a nommé une commission pour faire la réorganisation des classes du personnel et il aurait dû attendre le rapport de cette commission avant d'augmenter les traitements des sous-ministres, car dans le cas que le rapport établirait que leurs traitements sont trop élevés, le Gouvernement pourrait assez difficilement les diminuer. J'espère que le comité nommé dans le but de faire une enquête sur la cherté de la vie, réussira à faire abaisser les prix des denrées, et si l'on obtient ce résultat, les traitements que nous avons payés aux juges depuis 1905 seraient alors suffisants, et le pays économiserait la forte somme que représente l'augmentation projetée.

M. TOLMIE: A titre de représentant indépendant de la Colombie-Anglaise, je désire appuyer de plein gré la proposition qui vise à l'augmentation des traitements des juges des cours de comté et des autres juges. Lorsque nous faisons entrer en ligne de compte l'importance de la position que les juges occupent et les lourdes responsabilités qui leur incombent, je crois qu'il serait énormément dangereux de laisser ces gens vivre une existence précaire. Je suis d'avis qu'on devrait porter leur traitement à un

chiffre qui les mettrait sur un pied tel qu'ils pourront soutenir leur dignité au point de vue social.

M. McKENZIE: On vient précisément de me rappeler que c'est en 1905 que les juges ont eu une forte augmentation de traitement. Je me trouvais alors à la Chambre, mais en réalité je ne me souviens pas si les juges de la cour suprême fédérale ont reçu une augmentation à cette époque. On m'a appris qu'ils n'en avaient pas eue. A mon sens, en toute justice, le ministre ne devrait pas oublier ces juges dans les augmentations de traitement.

M. JACOBS: Je suppose qu'il n'y a pas à craindre une grève de la part des juges pour obtenir une augmentation.

M. BURNHAM: Il me semble que cette demande d'augmentation est bien motivée, car la rémunération ou le salaire est accordé dans le but de permettre à celui qui le reçoit de lutter pour l'existence. Ceci posé, il s'ensuit que lorsque la lutte pour l'existence devient plus ardue, la rémunération doit être augmentée, et cela s'applique à toutes les branches du travail, à l'artisan comme à l'homme de profession. En agissant autrement, on doit s'attendre à du malaise dans les rangs des juges; lorsque le malaise s'aggrave, cela dégénère en émeute; lorsque la situation s'aggrave davantage et que la lutte devient plus onéreuse, vient la révolte. Assurément, nous devons nous rendre à l'évidence raisonnée des choses telles qu'elles sont. Par conséquent, si le traitement est une rémunération raisonnable, il faut l'augmenter à mesure que la lutte pour l'existence devient plus difficile.

M. CAMPBELL: Je crois savoir qu'en plusieurs circonstances on a signalé à l'attention du ministre suppléant de la Justice le cas des juges de la cour du banc du roi de la province du Manitoba, lesquels juges, m'apprend-on, ne touchent pas les mêmes émoluments que les juges d'autres provinces dont les fonctions sont de même nature. On me dit que le ministre est à étudier leur cas, et je lui demanderai si le Gouvernement fera quelque chose afin de mettre ces juges sur un pied d'égalité avec les juges d'autres provinces faisant le même travail.

M. JACOBS: Au Manitoba, ils comptent sur les commissions royales.

L'hon. M. MEIGHEN: Rien encore n'a été fait, mais on s'en occupera d'une manière toute spéciale lors de l'étude de la question en général.

[M. Tolmie.]

M. McKENZIE: Je vois que le ministre de la Nouvelle-Ecosse (l'hon. M. Maclean) et le ministre suppléant de la Justice, sont à des sièges voisins l'un de l'autre, et je désirerais faire observer qu'il y a une vacance dans la magistrature du district n° 6 de la Nouvelle-Ecosse, le juge de la cour de comté étant décédé il y a plusieurs mois. Ce district est un district important où il y a beaucoup à faire et le juge venu de Pictou, je crois, a dû être appelé dans ce district. Comme la nomination doit se faire, je crois que le plus tôt on la fera, mieux ce sera.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est une des sept nominations qui doivent se faire.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DE L'INTERPRETATION.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre suppléant de la Justice) propose que l'amendement apporté par le Sénat au projet de loi (bill n° 81), à l'effet de modifier la loi de l'interprétation, soit adopté.

Le Sénat stipule simplement que le terme "Cour supérieure", appliqué aux tribunaux de la Colombie-Anglaise, signifie la cour d'appel ainsi que la cour suprême de cette province. Le texte du projet de loi ne comportait pas ce point. Sous les autres rapports, le texte de la Chambre reste tel qu'auparavant.

(L'amendement est adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Administration centrale.—Ministère de l'Agriculture.—Traitements, y compris le commissaire de l'industrie laitière et de l'entreposage frigorifique à $5,000, le commissaire des semences à $5,000, le directeur des fermes expérimentales à $4,000, le commissaire de l'industrie animale à $3,600, et l'entomologiste du Dominion à $3,600, $465,737.50.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il nous laisser entrevoir l'avenir réservé à l'agriculture en ce pays, eu égard surtout à l'intérêt porté à la culture et au désir d'accroître la production. S'aperçoit-il que les gens sont plus attachés au sol ou qu'ils désertent les campagnes?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture): Je n'ai jamais été un habile devin et je ne me soucie pas de m'aventurer sur ce terrain. Le problème que pose l'ho-

norable député est important, cela va sans dire, mais je ne puis préciser le nombre de ceux qui ont déserté les champs l'an dernier, ni le nombre de ceux qui se sont établis sur des terres.

A l'heure qu'il est dans certaines parties du Canada, on a peine à se procurer un nombre suffisant d'ouvriers agricoles. Cela provient peut-être du malaise résultant des circonstances difficiles par où le pays a passé depuis quatre ans. Généralement parlant, la situation agricole est satisfaisante dans tout le Canada. Un coup d'œil jeté sur la production de l'an dernier indique que la moisson des provinces de l'Ouest a souffert de la sécheresse et de la gelée. Toutefois, avec l'optimisme qui caractérise les cultivateurs des provinces des prairies, ceux-ci se sont mis à l'œuvre, et d'après les renseignements les plus sûrs que j'aie pu me procurer, ils ont ensemencé cette année une plus grande étendue que l'an dernier. Je suis bien aise de dire que les semailles du printemps dans l'Ouest canadien ont eu lieu dans de meilleures conditions que depuis plusieurs années. L'humidité était abondante dans toutes les provinces des prairies et les perspectives étaient excellentes au temps des semailles et aussitôt après. Bien entendu, le résultat final dépendra presque entièrement de l'état de la température durant les mois de juin et juillet.

Dans l'Ontario, la situation n'est pas aussi bonne. Il y a eu des pluies abondantes dans cette province et l'on a eu peine à finir les semailles, de sorte que, en somme, la situation laisse quelque peu à désirer. Cependant, il y a encore lieu d'espérer que le rendement sera bon dans les provinces d'Ontario et de Québec. Autant que nous pouvons en juger, la situation est très satisfaisante dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. LEMIEUX: L'an dernier, nous avons beaucoup augmenté notre production dans la province de Québec.

L'hon. M. CRERAR: Oui, cela est vrai en ce qui concerne cette province. On s'y est bien efforcé d'accroître la production et l'on a obtenu d'excellents résultats. Ainsi que je l'ai déjà dit, l'avenir est quelque peu incertain aujourd'hui, mais tout indique que nous trouverons d'excellents débouchés pour nos produits agricoles, pendant les deux prochaines années, au moins.

M. JACOBS: Et de bons prix?

L'hon. M. CRERAR: De bons prix. Je ne sais si j'ai suffisamment soulevé le voile qui nous cache l'avenir pour contenter le chef de l'opposition, cependant, j'ai confiance que ces renseignements seront d'une certaine utilité.

M. McKENZIE: J'ai été bien aise de les obtenir du ministre. Nous n'avons pas l'occasion de connaître son sentiment sauf lorsqu'il soumet son budget. J'ai toujours été, et je suis encore d'avis que le ministère de l'Agriculture n'a pas en cette enceinte le relief qu'il aurait toujours dû avoir. Ce n'est pas pour causer de l'embarras au ministre que je l'interroge, mais uniquement pour lui fournir l'occasion de nous parler de son département et de faire comprendre au public que l'importance de ce dernier est bien reconnue. Lorsque nous sommes saisis de questions qui se rattachent à l'agriculture et aux cultivateurs en général, nous nous occupons d'un vaste et important sujet qui est à la base même de la prospérité nationale. Plus nous donnons de relief et plus nous portons d'attention à l'agriculture, plus le cultivateur, ou celui qui se propose de s'établir sur une terre, sera pénétré de l'importance de la vie des champs et de la pensée qu'il s'adonne à une industrie que la députation considère comme essentielle à la prospérité du pays. Tel est mon but en faisant dire au ministre ce qui a été accompli et quel est le sort réservé à l'agriculture canadienne.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre doit comprendre qu'à l'avenir la production agricole devra être plus abondante et s'obtenir par des méthodes plus scientifiques. Tous ceux qui, faisant autorité en matière financière et économique, ont exprimé leur avis sur la situation présente du Canada, se sont plu à répéter que l'accroissement de la production est ce dont le pays a le plus grand besoin. Chez nous, l'agriculture est la plus importante des industries; nous avons une nombreuse population agricole, et plus on saura induire les gens à vivre à la campagne, plus on contribuera à remener le pays à une heureuse situation économique et à lui rendre la prospérité. Les méthodes doivent donc tenir une plus large place dans la production agricole.

Bien que ne dépassant à peine la cinquantaine, j'ai pu constater une modification assez profonde de l'exploitation agricole. Je ne parlerai à ce propos que de la seule partie du pays qui m'est la plus familière. Jusque dans le comté de Gaspé même, où les gens font la pêche en même temps qu'ils se livrent à la culture des champs, j'ai observé au cours des vingt dernières années un changement pour le mieux dans la ma-

nière de cultiver la terre. Ce résultat, j'ai plaisir à le dire, est en grande partie attribuable à l'enseignement éclairé que le département de l'Agriculture de Québec et, il faut le reconnaître aussi, les fonctionnaires du ministère fédéral de l'Agriculture ont prodigué à nos cultivateurs. Je ne sais quel cas l'on fait dans les autres provinces des conférences données aux cultivateurs, mais je suis en mesure de dire que dans le comté de Gaspé les gens font toujours le meilleur accueil aux conférenciers que leur envoie le ministère de l'Agriculture, et que, tout simplement, sans se livrer à aucune manifestation bruyante, ils mettent en pratique ce que leur conseillent les conférenciers.

En outre, les petites stations agronomiques, pour ne point parler des grandes, ont eu les plus heureux résultats. Il importerait tout particulièrement que le ministre se fît ouvrir de nouveaux crédits pour la multiplication de ces petites stations d'expérimentation. Ceci me fait songer aux avis formulés par M. le professeur Robertson dans le rapport de la commission de l'enseignement professionnel. Ces avis ont été publiés en brochure, et je les ai trouvés fort instructifs. Si j'avais un conseil à donner à mon honorable ami, je lui dirais de s'efforcer de suivre les indications données par le professeur Robertson. Je dois féliciter le ministère fédéral de l'Agriculture d'avoir doté le district de Québec—auquel me rattache le lien de la politique—de la superbe station agronomique qui se trouve dans le comté de Kamouraska. L'école d'agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière est une institution québécoise où l'on a le plus grand souci du progrès; cédant aux instances de mon honorable collègue de Kamouraska (M. Lapointe), le Gouvernement l'a complétée par l'établissement d'une station agronomique, et depuis que celle-ci existe, il se tient chaque année des expositions assez intéressantes pour mériter que les cultivateurs des autres provinces les aillent voir.

Puisque je suis en train de faire des compliments, ne me sera-t-il pas permis de complimenter très cordialement le ministre de l'Agriculture sur la nomination de son sous-chef? Il est de mon devoir de rendre un impartial et sincère hommage à l'excellence de l'œuvre accomplie par le ministère de l'Agriculture. Les cultivateurs qui siègent en cette Chambre, de même que toute la population agricole du pays—du moins celle de ma province—savent apprécier à sa juste valeur la tâche considérable que l'honorable M. Sydney Fisher s'est imposée il y a quelques années. Il a, en effet, complètement transformé le ministère, le réorganisant de façon à provoquer l'admiration générale. Si celui qu'il a maintenant pour successeur (M. Crerar) possède à un si haut point la confiance populaire, c'est, on le sait, parce qu'il est cultivateur et s'enorgueillit de l'être. Il a eu l'heureuse inspiration de nommer ses fonctionnaires sans tenir compte de l'intérêt politique. C'est ainsi qu'il a appelé M. Grisdale au poste de sous-ministre, et j'ai remarqué que les journaux de l'un et de l'autre parti politique ont accueilli cette nomination comme marquant un pas dans la voie du progrès.

Possédant une longue expérience, M. Grisdale est connu par tout le Canada; fonctionnaire dépourvu de toute prétention, il sait apporter de la fermeté et même de la rigueur à l'accomplissement de ses devoirs officiels. Il possède encore un autre précieux avantage que je ne puis passer sous silence: c'est qu'il parle très bien les deux langues. Comment peut-on espérer atteindre les populations agricoles des différentes provinces quand les fonctionnaires d'un département ne peuvent se faire comprendre ni dans les publications qu'ils répandent sur tous les points du pays, ni dans les conférences qu'ils vont faire devant des auditoires composés de cultivateurs? En nommant M. Grisdale, on a choisi parmi le personnel du ministère le fonctionnaire le plus apte, chacun le sait, à exercer la charge de sous-ministre de la façon la plus profitable pour le pays. En outre, n'importe quel cultivateur de ma province peut s'adresser à lui dans sa propre langue, obtenir une réponse et se faire comprendre tout comme s'il parlait à un compatriote. Je félicite mon honorable ami d'avoir fait cette nomination.

J'espère qu'avec M. Grisdale le département continuera les traditions établies par le prédécesseur de mon honorable ami, l'honorable Sydney Fisher, qui était réellement l'ami des cultivateurs.

L'hon. M. CRERAR: J'apprécie parfaitement l'idée de l'honorable leader de l'opposition touchant une revue de la situation agricole en Canada. Au risque même de fatiguer le comité je vais donner quelques renseignements de plus sur ce sujet. Il est patent que le prix de presque tous nos produits agricoles est fixé par les marchés étrangers. Il n'est guère de produits de la terre que nous n'exportons pas. Pour l'exercice clos le 31 mars 1919, le chiffre de l'exportation est de presque 400 millions de piastres. Cette somme peut être augmentée de beaucoup. Malheureusement, dans nombre de régions, nos cultivateurs semblent

manquer d'esprit d'administration et ne sont pas assez soucieux du choix de la production. Sur les marchés d'Angleterre, notre bacon est le mieux coté.

M. McMASTER: Même mieux que celui du Danemark.

L'hon. M. CRERAR: Même mieux. Cela est dû à la qualité du porc à bacon produit au Canada. Notre industrie du fromage occupe également la première place en Grande-Bretagne. M. Robertson, qui a tant fait pour l'agriculture au Canada, a établi les bases de ce succès il y a plusieurs années. En plusieurs circonstances, je me suis efforce de montrer aux cultivateurs l'importance de la qualité des produits. Cela est surtout vrai pour le bœuf que nous exportons sur les marchés européens.

J'ai appris avec surprise des représentants du ministère anglais des vivres que notre bœuf n'était pas aussi apprécié que celui d'Argentine ou des Etats-Unis. Nous avons eu l'an dernier plusieurs conférences avec les éleveurs canadiens. Nous avons discuté cette question et plusieurs autres et nous avons cherché à les convaincre de l'importance de ce sujet. Je crois qu'il est résulté beaucoup de bien de ces entrevues.

Etant donné la situation géographique du Canada, il n'y a pas de raison pour l'empêcher d'obtenir une très haute place dans l'agriculture. Nous sommes plus près des marchés d'Europe, et surtout du marché si consommateur de Grande-Bretagne, que tout autre pays en dehors de l'Europe. Pour atteindre ces marchés nos produits traversent une zone tempérée. Un vaisseau peut faire trois voyages du Canada à Liverpool dans le même temps qu'un seul voyage de Melbourne à Liverpool, et deux voyages du Canada à Liverpool dans le même temps qu'un voyage de Buenos-Ayres. On voit donc tout l'avantage de ce dont nous jouissons.

M. McMASTER: Quelle est la raison de cette infériorité pour le marché du bœuf, quand on nous compare avec l'Argentine et les Etats-Unis?

L'hon. M. CRERAR: La carcasse de bœuf de l'Argentine pèse de 800 à 850 livres, tandis que celle du bœuf canadien pèse de 600 à 650 livres. Celle du bœuf américain varie entre ces chiffres.

M. McMASTER: Y a-t-il une différence dans la qualité de la viande?

L'hon. M. CRERAR: La qualité augmente avec le poids de l'animal. Comme je l'ai dit, on a donné beaucoup d'attention à la question, et comme il s'agit tout simplement d'élever la bonne race d'animaux, le remède est bien simple.

J'ai parlé des avantages que le Canada possède touchant le marché anglais. J'allais parler également des avantages que nous avons et qui ne font qu'augmenter sur le marché américain. Tout semble indiquer aujourd'hui que le progrès industriel des Etats-Unis sera beaucoup plus rapide que l'avancement agricole, et, en ce qui concerne certains produits de la terre, la république voisine sera bientôt un pays d'importation. Alors le Canada sera placé dans une position superbe, et dans vingt-cinq ans—je dirai même dans dix ans—les Etats-Unis nous offriront un marché considérable pour notre fromage, beurre, lait, miel, pour nos viandes et aussi pour nos céréales.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourvu que le tarif ne soit pas un obstacle.

L'hon. M. CRERAR: Pourvu toutefois qu'on n'oppose pas d'obstacle artificiel à l'importation de nos produits.

M. McMASTER: Je me souviens d'avoir, il y a quelques années, étudié la question de l'importation du fromage par les Etats-Uins. A cette époque, et je crois qu'il en est toujours ainsi, à moins que la guerre n'ait transformé la situation, la république voisine importait de Suisse, d'Italie et d'autres pays, une quantité considérable de fromages de fantaisie quelque peu différents des fromages ordinaires. L'immense champ d'activité ouvert à l'industrie canadienne dans la fabrication et l'exportation sur le marché américain de fromages de fantaisie m'a été révélé et je voudrais bien savoir si le Gouvernement s'est occupé de cette question et quelles démarches ont été faites, si l'on en a fait pour encourager la production de fromages de fantaisie en Canada.

L'hon. M. CRERAR: Cette question a été étudiée par le département. Je ne suis pas connaisseur en fromages, si le terme s'applique à cet article, mais je pourrais dire qu'on fabrique à la Ferme expérimentale d'Ottawa, par exemple, un des meilleurs fromages de fantaisie produits en Amérique. Les produits auxquels l'honorable député fait allusion sont importés d'Europe; certaines personnes préfèrent les fromages de Suisse, de Hollande ou du Canada, selon les cas. Personnellement, je n'ai jamais pu trouver beaucoup de différence entre eux.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami parlait de bœuf tout à l'heure. Revenons à l'animal lui-même. Relativement à

l'interdit mis par la Grande-Bretagne sur le bœuf canadien, je remarque que quelques journaux du Royaume-Uni en parlent de temps en temps et demandent aux autorités de lever cet interdit qui constitue comme une marque déshonorante pour le bétail canadien. Mon honorable ami connaît la question probablement mieux que moi. Il sait que, depuis des années, les autorités britanniques ont ordonné l'abatage des bœufs aux ports d'arrivée, sous prétexte que ces animaux étaient malades et souffraient de pleuropneumonie. Néanmoins, on a établi hors de tout doute que nos bestiaux ne sont nullement atteints de cette maladie, et si l'honorable député veut avoir les meilleures preuves là-dessus, je le renverrai au témoignage de sir Charles Tupper. A l'honneur du vieux chef conservateur, je dois dire que, lorsqu'il était haut commissaire du Canada à Londres, il a chaudement conduit la lutte en faveur du Canada sur cette question.

Dans ses mémoires, il répète à plusieurs reprises qu'il a fait des démarches auprès du ministère du Commerce pour faire lever l'interdit et il a aussi offert de prouver que l'excuse donnée par les autorités britanniques pour refuser le bétail canadien n'était qu'un futile prétexte. Médecin lui-même, et jouissant à son époque d'une excellente pratique, il poussa le zèle jusqu'à se rendre aux abattoirs de Liverpool. Enlevant son habit et retroussant ses manches, ses mains ruisselantes de sang des animaux, il a fait sur place des analyses qui établirent parfaitement que l'excuse offerte par les autorités britanniques n'existait pas du tout. On n'a rien fait, cependant, pour donner satisfaction au Canada et l'interdit a été maintenu.

Finalement, la question fut soulevée dès le début des conférences impériales et je vois qu'elle l'a été à chacune de ces conférence de Londres. La question fut d'abord soulevée par sir Charles Tupper, puis par sir Wilfrid Laurier et, enfin, si je ne m'abuse, par notre premier ministre actuel. Or, il semble que, depuis quelques mois, cette question de lever l'interdit a été de nouveau reprise en Angleterre et mon attention a été appelée sur le fait que certains journaux du Royaume-Uni demandent la suppression de cette mesure. Lors de son séjour à Londres, le premier ministre a-t-il fait des démarches pour obtenir ce que désirent tous les Canadiens et surtout tous les éleveurs du Canada?

L'hon. M. CRERAR: Cettte mesure contre les bestiaux canadiens a été adoptée il y a vingt-cinq ans.

[L'hon. M. Lemieux.]

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a trente ans.

L'hon. M. CRERAR: La raison donnée fut l'existence de pleuropneumonie dans les troupeaux canadiens. La preuve semblait se baser sur le cas d'un seul animal qu'on a déclaré atteint de cette maladie lors de son arrivée à Liverpool, cependant il était parfaitement clair que la maladie n'existait pas en Canada. Néanmoins, on a établi sur le bétail canadien une interdiction qui subsiste encore, malgré les efforts tentés pour la faire disparaître. Je ne suis pas au courant de ce qui a été fait dans ce sens par le ministère Laurier. . .

L'hon. M. LEMIEUX: Par tous les gouvernements.

L'hon. M. CRERAR: Oui. Je ne suis pas tout à fait au courant des mesures qui furent prises alors; mais je sais que la question fut soumise à la Conférence impériale de 1917 et qu'elle fut reprise l'an dernier. Le docteur Robertson traversa l'océan, en juin dernier, comme représentant du département de l'Agriculture, afin d'étudier la situation des vivres et de ramasser autant de données qu'il pourrait sur la situation alimentaire, les perspectives d'approvisionnement ultérieur et les meilleurs moyens que le Canada pourrait adopter pour aider les alliés. Je lui demandai dans le temps d'aider le premier ministre, qui était alors en Grande-Bretagne, à soumettre la question sous son jour le plus favorable aux autorités britanniques. Cela fut fait. Le docteur Robertson fit de nouveau la traversée l'an dernier pour accompagner le premier ministre à la Conférence de la Paix. Nous avions recueilli en Canada toutes les données et renseignements que nous pouvions; et c'est avec activité qu'il a depuis soumis l'affaire aux autorités britanniques. En février, nous envoyâmes en Grande-Bretagne le commissaire canadien du bétail pour fournir tous les renseignements ultérieurs qui pouvaient être requis. Plusieurs éleveurs furent interrogés; on s'efforça de détruire les malentendus qui existaient dans l'esprit de plusieurs éleveurs britanniques sur la provenance canadienne possible de cette maladie ou de toute autre. Nous pûmes les convaincre, je crois, que le Canada a une patente nette quant à ses bestiaux. J'ose même affirmer qu'aucun pays du monde ne préserve plus soigneusement la santé de ses animaux que le Canada. La chose est actuellement à l'examen. Tout ce que je puis dire, c'est que nous sommes confiants qu'une démarche aura lieu; et que

ces marchés pourront nous être ouverts, à un certain degré du moins, ou comme ils l'étaient avant l'embargo.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami a-t-il quelque idée du montant total de l'exportation du Canada?

M. McGIBBON (Argenteuil): Au cours de l'année, je n'ai pas perdu de vue le travail du ministre; je constate que nous avons en lui l'homme qui convient à son emploi. Personne ne saurait contester qu'il a fait un bon travail. Les fermes expérimentales, petites ou grandes, fonctionnent bien. Il y en a une petite dans le comté que je représente. Elle est bien située et fournit des indications très utiles. Les régisseurs de cette ferme donnent des renseignements sur la culture du blé, du grain et des pommes de terre sur les différents sols, et ainsi de suite. C'est un garnd bienfait pour le comté. Je souhaite que le ministre fasse même davantage en vue de son amélioration. La ferme est d'accès facile; une bonne route sablée y conduit; mais elle manque de quelques accessoires; il lui faut des outils et des machines. Une ferme a besoin d'un outillage très varié. Il n'est pas plus difficile d'aménager une usine qu'une ferme. Le malaise qui règne au pays est dû pour beaucoup au fait qu'il n'y a pas assez de gens sur les fermes. Il faudra les rendre plus attrayantes, en rendre plus facile l'exploitation. A l'aide du gouvernement, on peut accomplir beaucoup en ce sens, et dans peu d'années. Le ministre actuel a une expérience de deux ou trois ans; il est encore jeune; je serais peiné de le voir s'effacer. J'espère que la rumeur de sa démission est controuvée. Bien que nous différions de politique, je dois reconnaître qu'il travaille au mieux des intérêts agricoles du pays. On ne s'est jamais occupé des cultivateurs comme ils le méritent. Ce pays a comblé de titres honorifiques les exploiteurs, les magnats de chemins de fer, les financiers. Il est vrai que ces bouquets tombaient parfois en terrain propice; mais il en est tombé certainement sur les cailloux. Je n'ai pas encore entendu dire que des agriculteurs aient été honorés de titres, bien que plusieurs aient amplement mérité de l'être. Ils ont passé leur vie à rechercher les meilleures graines de blé et à les répandre chez les cultivateurs, aidant ainsi à la production des énormes récoltes des trois provinces de l'Ouest. En cette région du pays, quelques-uns d'entre eux ont consacré toute leur vie à améliorer les espèces chevaline, bovine, ovine et porcine et tout ce qui touche à l'agriculture. Pourtant je ne vois pas que le Gouvernement les ait gratifiés de titres honorifiques. A ce point de vue du moins, je suis peiné que les titres aient été abolis; car j'aurais aimé qu'on en conférât aux cultivateurs.

M. McMASTER: Ils n'en veulent pas.

M. McGIBBON: L'agriculture est la grande industrie canadienne. Nous pouvons faire progresser les manufactures et les voies ferrées, mais l'agriculture fait la force d'un pays. Comme le comté que je représente est composé principalement de cultivateurs, j'espère que le Gouvernement persistera dans la bonne voie et qu'il fera tout pour encourager l'industrie agricole.

A mon avis, le coût élevé des produits est la cause principale des grèves en ce pays; le salaire ne peut procurer à l'ouvrier et à sa famille les vêtements et les subsistances qu'il leur faut.

Il faut que nous réduisions le prix des vivres et pour cela il faut qu'un plus grand nombre d'entre nous se livre à la culture. Nous avons dans notre Canada un des plus beaux pays au monde et nous pouvons être fiers de cet héritage. Le Canada est suffisamment grand pour contenir 100,000,000 d'habitants. On me dit que dans le district de la rivière de la Paix, il y a place pour des milliers de gens, et qu'on peut trouver là des terres de la meilleure qualité. On peut y envoyer des colons pendant cinquante ans et il y aura encore de la place. Ce district est loin d'être aussi froid que le Manitoba ou certaines provinces de l'Ouest. Nous devrions laisser de côté les questions politiques et dévouer notre attention à l'agriculture qui, seule, peut sauver le Canada.

M. BOYCE: Je voulais dire quelques mots avant que mon honorable ami (M. McGibbon) adressât la parole, mais il a si bien expliqué la situation et si clairement exposé la cause des cultivateurs qu'il ne me reste que bien peu à dire. Je ne sais pas s'il est cultivateur; s'il l'est, je suis sûr qu'il doit être prospère. Chacun reconnaîtra qu'il s'est fort bien expliqué et a mis notre cause en bonne lumière. L'honorable député (M. Lemieux) qui, si je ne me trompe, est avocat, a montré qu'il était au fait des choses qui intéressent les cultivateurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Je m'occupe aussi d'agriculture.

M. BOYCE: A entendre l'honorable député, je m'imagine qu'il doit être un bon agriculteur. Les cultivateurs du Canada sont maintenant bien partagés avec un ministre comme celui qui dirige actuellement le département de l'Agriculture. Notre mi-

nistre de l'Agriculture est un excellent praticien, et il serait difficile d'en trouver un pour l'égaler. Plus que cela, il a un assistant qui est bien connu dans tout le Dominion et dont la connaissance pratique des choses agricoles a su lui gagner l'estime des cultivateurs en général. Je veux parler du professeur Grisdale que j'ai le plaisir de connaître depuis nombre d'années. Il connaît à fond tous les besoins des cultivateurs, aussi bien, sinon mieux qui que ce soit au Canada et peut-être même à l'étranger.

Nous avons été heureux dans notre choix des fonctionnaires chargés du service de l'agriculture et nous avons besoin d'hommes de leur trempe maintenant plus que jamais. Depuis quelques années les cultivateurs ont eu leurs difficultés comme tous les autres, mais je crois que nous avons plus souffert. Je dirai même qu'il est probable que nous allons avoir à souffrir quelque peu cette année du fait que la saison est tardive et que la pluie nous empêchera de faire nos récoltes à temps. Mais chacun se doit, peu importe à quelle classe de la société il appartient, de coopérer avec ses concitoyens et de s'efforcer de faire rendre au sol le plus possible. Il n'y a que la production agricole qui pourra nous permettre de nous débarrasser du terrible fardeau que constitue la dette publique qui s'est accumulée. L'agriculture est le facteur essentiel de notre prospérité et moi qui ai été cultivateur toute ma vie, je n'ai aucune hésitation à dire que si le Canada était cultivé comme il doit l'être, le sol qui est en culture actuellement produirait cent fois plus qu'il ne produit. Et que serait-ce, quand nous pensons qu'il y a des milliers d'acres de terrains où la charrue n'a jamais passé? Il n'y a pas longtemps, je voyageais dans l'Ouest, je remarquais que là-bas il y avait un élévateur à tous les quatre ou cinq milles. Ces élévateurs n'ont pas été construits sans raison, mais bien pour contenir du grain; or, quand ils seront pleins, je suis certain que l'on sera surpris du rendement qu'aura donné ce pays. Une ou deux bonnes récoltes dans notre Canada suffiraient presque à payer la dette publique. L'argent n'irait pas comme revenu direct au Gouvernement, mais profiterait aux individus. Nous aurions l'argent et à ce moment-là nous serions d'autant plus riches. Je suis heureux de voir que nous avons à la tête du département de l'Agriculture des gens actifs. En effet, ce sont des gens actifs dont nous avons besoin, des gens qui s'intéressent à leur travail et à la prospérité de leur pays. Je n'ai aucun doute qu'ils ne consacrent leurs efforts à promouvoir l'intérêt du Canada.

[M. Boyce.]

M. TURGEON: Si je prends la parole, c'est pour dire qu'il n'y a pas que les provinces de Québec et d'Ontario qui apprécient le travail accompli par le ministre de l'Agriculture (M. Crerar) et son assistant. Représentant le Nouveau-Brunswick, province où l'on trouve les deux races et les deux langues, je peux dire que la réputation du ministre y est aussi bonne que dans la province de Québec. Depuis quelques années les cultivateurs du Nouveau-Brunswick ont pris à cœur leur industrie et ont doublé leur production. Le sous-ministre est bien connu dans la région d'où je viens, des Acadiens français comme des Ecossais, des Irlandais et des Anglais. Je suis sûr que sa nomination a été bien accueillie et approuvée et qu'elle aura pour effet d'encourager les cultivateurs de cette région.

Il y a quelques années, à la veille même de la chute du gouvernement libéral, je me flattais de l'espoir qu'on établirait une station agronomique au Petit-Rocher qui serait de facile accès pour les citoyens du nord du Nouveau-Brunswick, du district de Matapédia jusqu'au district de Miramichi.

Le long de ces côtes il y a des facilités de transport, des appontements, des brise-lames et des ports au moyen desquels pourraient s'établir des comunications avec l'autre côté de la Baie de Chaleur. Outre ces communications par chemins de fer, il existe la route nationale de la province et qui n'a pas de supérieure au Canada. On pourrait débuter par une station agronomique de modestes dimensions et l'on pourrait graduellement lui donner un rapide développement. Je prie le ministre de l'Agriculture de prendre note de mes observations, et durant l'intersession, qu'elle soit longue ou courte, j'espère qu'il fera tout en son pouvoir dans l'intérêt des cultivateurs du nord du Nouveau-Brunswick. L'agriculture est la principale industrie du pays. Au début de la session, j'ai rappelé au Gouvernement la nécessité d'effectuer le remaniement du tarif, de manière à encourager les agriculteurs avant le commencement des semailles.

L'eût-on fait, la situation ouvrière se serait améliorée et le malaise qui règne par tout le pays n'existerait pas. J'adjure de nouveau le ministre de tenir compte de mes observations. Il le sait, je désire comme lui promouvoir les intérêts de l'industrie agricole dans l'Ouest et dans l'Est. Les cultivateurs de l'Est partagent les aspirations des agriculteurs de l'Ouest, souscrivent à leurs vues économiques et il n'existe aucun danger de scission entre les populations de l'Est et celles de l'Ouest. Il n'y a

de division que dans les centres du Canada où règne actuellement le malaise. Nous espérons qu'avant longtemps cette agitation sera disparue.

L'hon. M. CRERAR: J'apprécie vivement les observations formulées ici au sujet de la nomination du sous-ministre. Je me félicite d'avoir réussi à faire consentir le docteur Grisdale à accepter cette charge. A mon avis, c'est aujourd'hui l'homme le mieux renseigné du Canada en matière d'agriculture, ou du moins parmi ceux que j'ai rencontrés.

Quant au système en vogue au département en matière de nominations dans le personnel administratif, nous adhérons autant que possible au principe de l'avancement des titulaires déjà attachés au service, plutôt que la nomination d'étrangers au département. Ce principe est légitime à tous égards et stimule le zèle des membres du personnel, quelle que soit leur situation.

L'honorable député d'Argenteuil (M. McGibbon) a bien mis en lumière l'importance des stations agronomiques, comme moyen d'instruction pour la classe agricole. J'en conviens, les stations agronomiques et de démonstration sont un des meilleurs moyens de familiariser nos cultivateurs avec les meilleurs modes de culture et de production en général. Il ne faut pas l'oublier, toutefois, ces fermes, comme leur nom l'indique, sont dans une large mesure expérimentales. Il existe aujourd'hui au Canada, outre la station agronomique centrale d'Ottawa, 20 fermes et stations agronomiques, 3 stations de culture de tabac, 7 fermes expérimentales succursales et 44 stations de démonstration. A mes yeux, la propagation des stations de démonstration est un des meilleurs moyens de familiariser le cultivateur avec les meilleurs modes de culture et avec le perfectionnement des méthodes agricoles. Voici comment fonctionnent ces stations de démonstration. On fait choix d'un territoire qu'on examine et l'un des meilleurs cultivateurs de la région qui consent à se charger de ce travail est prié de coopérer à l'œuvre des fermes expérimentales. On met à part une certaine parcelle de terrain et il la cultive sous la direction et la survillance du représentant du département qui le visite à certaines époques.

Dans l'Ouest canadien, l'automne dernier, dans le territoire affecté par la sécheresse, nous avons eu deux preuves frappantes de la valeur de cette œuvre, surtout touchant la bonne culture du sol et la conservation de l'humidité dans le sol, d'où il est résulté une plus grande production. Cette œuvre se poursuit activement. La ferme expérimentale proprement dite est sans doute de grande valeur, mais on peut, à peu de frais, mettre l'enseignement de la station de démonstration à la portée de chaque cultivateur.

Il reste une autre considération de haute importance. C'est une conclusion résultant de l'expérience que j'ai acquise au département et par l'étude de la question dans son ensemble. La dépense annuelle effectuée par les ministères de l'Agriculture du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux atteint approximativement 7,500,000 dollars.

Du point de vue national, j'en suis convaincu, nous n'obtenons pas les résultats que nous pourrions recueillir de cette dépense.

Il devrait exister, suivant moi, une coopération plus intime et une meilleure coordination entre les travaux des administrations provinciales et fédérale. En faisant des recherches, j'ai constaté que dans beaucoup de cas les services fédéraux et provinciaux empiétaient les uns sur les autres, que parfois les départements provinciaux faisaient le même genre de travaux que le département fédéral. C'est une perte d'effort et je pourrais ajouter une perte d'argent. En ce moment particulièrement, quand nos dépenses nationales s'élèvent très rapidement et que dans l'avenir nous devrons faire face à une lourde taxation et à des difficultés pour nous procurer le revenu nécessaire, il est de la plus haute importance, non seulement dans le champ de l'activité agricole, mais dans tout autre genre d'activité qu'il y ait une coopération plus intime entre les administrations fédérale et provinciales.

J'ai déjà parlé de cette question à quelques ministres provinciaux de l'agriculture et ils n'ont pas paru avoir beaucoup de sympathie pour cette idée. C'est une question importante et j'espère qu'on s'en occupera davantage dans le courant de cette année.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle a été l'exportation totale du bétail l'an dernier?

L'hon. M. CRERAR: L'an dernier, le total des exportations du bétail, d'après les chiffres qui m'ont été fournis par le département des statistiques, s'est élevé à plus de 300,000 têtes de bétail.

M. McMASTER: Sur pied?

L'hon. M. CRERAR: Oui.

M. ROBB: Un des motifs qui ont contribué à l'augmentation de l'exportation du bétail, a été l'interdit mis sur les produits laitiers dans le mois de septembre. Dans le mois

d'août, les Etats-Unis ont réquisitionné 60 p. 100 du beurre qui se trouvait dans les entrepôts frigorifiques du pays à un prix qui a varié de 45 à 46 cents.

La Chambre se souviendra que l'action des Etats-Unis a porté sur le beurre emmagasiné alors dans les entrepôts frigorifiques du pays tout entier. Ce beurre a été réquisitionné pour l'envoyer outre-mer et il est intéressant de remarquer qu'une très petite quantité de ce produit est allé à l'étranger. Il a été conservé dans les entrepôts frigorifiques par suite du manque de bateaux ou par quelque autre raison, et récemment il en est revenu une certaine quantité au Canada. Notre Gouvernement, après la mesure prise par les Etats-Unis a découvert après enquête qu'il y avait 25,000,000 de livres de beurre dans les entrepôts frigorifiques du Canada. A-t-il réquisitionné ce beurre dans ces entrepôts? Non, monsieur le président. Il l'a laissé partir, mais il a réquisitionné la production de la ferme et aussi la provision de lait pendant tout le mois d'octobre et une partie du mois de novembre à un prix qui a varié de 46 à 46½ cents, prix de Montréal. Je ne suis pas certain que le ministre de l'Agriculture soit responsable, mais il est membre du Gouvernement qui, lui, est responsable. La véritable iniquité de cette affaire est que cette mesure a été conseillée par la commission d'achat des denrées alimentaires. Le président de la commission d'achat des denrées était M. James Alexander, un marchand de denrées de Montréal et un autre membre de cette commission était M. Robert Ballantyne, de la société Lovell et Christmas, marchands de denrées à Montréal.

L'hon. M. CRERAR: Non, il n'en faisait pas partie.

M. ROBB: M. Alexander était président et j'ai compris que M. Ballantyne faisait partie de la commission comme conseiller technique. Mais cela n'a pas d'importance.

Ces messieurs profitant de ce qu'ils savaient ce qui allait arriver, télégraphièrent à leurs agents dans l'ouest du Canada d'acheter tout le beurre qui existait dans les fabriques du Manitoba, de la Saskatchewan et d'une partie de l'Alberta, avant la hausse des prix. Aux Etats-Unis les prix commencèrent immédiatement à monter. Le lait et la crème entraient en franchise et les cultivateurs demeurant sur la frontière et même à une assez grande distance, s'aperçurent qu'ils pouvaient vendre leur lait aux Etats-Unis à $3.55 sur une base de 3 p. 100 de gras, ce qui donnait environ $4.05 pour du lait de première qualité par 100 livres. Au lieu de ce prix, celui auquel le lait était réquisitionné au Canada leur donnerait de $1.75 à $2.05 et tout naturellement le lait prit la route des Etats-Unis. Quand le Gouvernement s'en rendit compte, il plaça un interdit sur le lait et la crème allant aux Etats-Unis, de sorte que cette condition exista dans le mois d'octobre et une partie de novembre, et si je ne me trompe pas, ce n'est qu'en février que l'intermédiaire fut totalement supprimé. Mes amis des provinces de l'Ouest qui nous ont dit chaque année les prix plus élevés qui existaient sur le marché de Minneapolis pour le blé peuvent parfaitement se rendre compte de ce qu'éprouvèrent les laitiers quand ils découvrirent que leurs voisins de l'autre côté de la frontière recevaient par 100 livres de lait 1 p. 100 et 1 p. 50 de plus qu'eux. Quand le cultivateur s'aperçut qu'il ne pouvait plus expédier son lait ou sa crème, par suite de l'interdit, il se décida à vendre sa vache et cela explique en grande partie l'augmentation énorme des exportations du bétail aux Etats-Unis de toutes les parties du Canada et cela explique aussi pourquoi les villes souffrent aujourd'hui ou du moins ont souffert pendant tout l'hiver.

M. BOYCE: L'honorable député affirme-t-il que le lait s'est vendu au prix de 4 piastres les 100 livres?

M. ROBB: Le lait contenant 3 p. 100 de matières grasses s'est vendu à raison de 3 piastres le 100 livres et le lait plus riche s'est vendu jusqu'à 4 piastres 05 le 100 livres.

Si mon honorable ami entretient le moindre doute à ce sujet, je puis lui mettre les statistiques officielles sous les yeux.

M. BOYCE: Je serai heureux de consulter ces chiffres un peu plus tard, car je ne puis comprendre que le prix du lait soit monté jusqu'à 4 piastres .05 les 100 livres. A ce compte-là, le beurre se serait vendu 1 piastre la livre.

M. ROBB: Ce sont les prix payés aux Etats-Unis et je dirai même que le ministre de l'Agriculture ne peut pas contredire ces chiffres. Or, monsieur le président, c'est là l'une des méthodes que le Gouvernement a adoptée "d'encourager" la surproduction et de venir en aide à l'industrie agricole. J'invite en conséquence le ministre à faire disparaître au plus tôt ces restrictions qui pèsent sur les produits de la ferme.

Le Gouvernement ne saurait améliorer nos méthodes agricoles ni encourager la surproduction en punissant le cultivateur. Ce

dernier est aussi intelligent que le citadin. Lorsqu'il lit dans les journaux que les marchands de denrées dans les villes ont profité de l'intervention du Gouvernement pour augmenter les prix des produits agricoles sans que le cultivateur en bénéficie, il est naturel qu'il soit mécontent et c'est là l'une des principales raisons du grand malaise qui règne par tout le pays, à l'heure qu'il est. Ces restrictions que le Gouvernement impose à la population de temps à autre sont la cause de toutes les difficultés.

L'hon. M. CRERAR: En réponse aux observations de l'honorable député, je ferai observer que, de tous les pays qui ont participé à la dernière guerre, le Canada est encore celui où le peuple est soumis à moins de contrainte. Relativement aux restrictions qui ont été imposées touchant l'exportation du lait et des autres produits aux Etats-Unis, quelle était la situation au mois d'août dernier, à l'époque où la lutte entre nos Alliés et les Etats-Unis étaient à la phase la plus critique? La population de la Grande-Bretagne était face à face avec la disette de beurre et la ration par habitant avait été abaissée à une demi-once par semaine. Les autorités britanniques prièrent les administrations alimentaires des Etats-Unis et du Canada de prendre des mesures pour venir au secours de la population des Iles Britanniques. Il était essentiel à cette époque de maintenir au plus haut point le moral des populations de Grande-Bretagne et de la France. A la suite de cette demande si ma mémoire est fidèle, la commission de l'alimentation des Etats-Unis réquisitionna sur-le-champ 60 p. 100 des approvisionnements de beurre, qui se trouvaient alors dans les entrepôts frigorifiques du pays. Nous avons également à tenir compte du prix du beurre sur le marché domestique.

Le Gouvernement des Etats-Unis avait réquisitionné les approvisionnements en magasin sans limiter les prix; or, la conséquence fut qu'en moins de quelques semaines et par suite du retrait de ces énormes quantités de beurre de la consommation, les prix montèrent de 12 à 18 cents la livre.

M. McMASTER: L'honorable député de Châteauguay-et-Huntingdon (M. Robb) a affirmé que le beurre qui avait été réquisitionné par le Gouvernement américain ou du moins une bonne partie de ce beurre, n'a jamais été transporté outre-mer.

L'hon. M. CRERAR: Je n'ai pas de renseignements à ce sujet. Si tout le beurre n'a pas été expédié de l'autre côté, c'est peut-être dû au fait que le gouvernement américain a été obligé d'en retenir une partie, afin d'empêcher la hausse des prix qui a suivi le réquisitionnement. Ici en Canada, le prix du beurre ne fut pas limité sous le régime de la commission d'alimentation, mais les règlements de cette commission faisaient d'une manière définitive la marge des profits que pouvaient réaliser les marchands peu importe qu'il s'agit de beurre détenu dans les entrepôts frigorifiques ou d'autres catégories.

Ces marchands furent obligés d'établir qu'ils vendaient leur beurre en s'en tenant à la marge des profits que leur avait concédée la commission d'alimentation.

En cherchant un système qui lui permettrait de se rendre aux demandes des autorités britanniques, la commission de l'alimentation du Canada a été obligée de voir à se procurer les quantités de beurre nécessaire sans faire monter les prix d'une façon anormale au pays. Le prix du beurre détenu en entrepôts frigorifiques et entre les mains des marchands de gros avaient déjà été limités en ce sens que la commission avait fixé la marge des profits que ces gens pouvaient réaliser; donc, puisqu'ils avaient acheté le beurre à une époque où les prix étaient normaux, les prix de vente étaient pour ainsi dire fixés.

Je désire que la Chambre et l'honorable député de Châteauguay (M. Robb) en particulier, se rendent parfaitement compte que j'ai sérieusement étudié le problème de concert avec les experts de mon département et les membres de la commission des produits laitiers dont je dirai un mot tout à l'heure. Aussitôt que nous eûmes recueilli tous les faits, nous en vînmes à la conclusion que la meilleure méthode à adopter en ce pays, c'était de réquisitionner la production du beurre dans toutes les fabriques du pays pour une période de temps déterminé.

Un arrêté a été adopté à cet effet. La période comprenait cinq semaines de production. Si je m'en souviens bien, le prix a été fixé à Montréal à 1 cent ou 1 cent ½ par livre de plus que ne payait jusque-là la commission des produits laitiers.

M. ROBB: Si le ministre a eu raison de dire que l'on avait besoin de ce beurre dans la mère patrie, nous expliquera-t-il comment on est arrivé à conclure qu'il vaudrait mieux le prendre aux cultivateurs de cette manière pendant une période allant jusqu'au mois de novembre que de le faire immédiatement sortir de l'entrepôt?

L'hon. M. CRERAR: Parce que nous pouvions l'obtenir aussitôt que des navires seraient prêts à s'en charger. Le réquisitionnement que l'on avait fait du beurre aux Etats-Unis et l'absence de contrôle sur les profits à réaliser dans ce pays avaint fait monter le prix du beurre de douze à 18 cents par livre, et c'était au moins autant de plus que le beurre se vendait aux Etats-Unis. Conséquence inévitable, les cultivateurs canadiens trouvèrent à écouler leur marchandise aux Etats-Unis dans. des conditions beaucoup plus avantageuses qu'au Canada pour le lait et la crème, grâce à cet ordre de réquisitionnement. On peut croire qu'ils ne furent pas lents à mettre la circonstance à profit. La députation comprendra qu'ainsi favorisés, les cultivateurs canadiens en lieu d'expédier leur lait et leur crème aux Etats-Unis devraient avoir un avantage considérable sur d'autres cultivateurs ne jouissant pas des mêmes facilités. De plus, l'objet principal de cet ordre de réquisitionnement allait être annulé dans une large mesure. Nous voulions obtenir du beurre pour approvisionner la Grande-Bretagne, mais nous voulions en même temps agir équitablement envers tous les intéressés. Nous ne voulions pas agir de manière que les consommateurs canadiens eussent à payer des prix excessifs et nous voulions traiter impartialement les cultivateurs qui le produisaient. Le prix fut fixé à 1 cent ou 1 cent ½ par livre de plus qu'on ne le payait jusque-là et une restriction fut imposée aux envois de lait et de crème aux Etats-Unis. Elle ne fut pas imposée dans le sens absolu que le suggère le représentant de Huntingdon. Ces cultivateurs qui avaient un marché, ou avaient leurs clients d'habitude aux Etats-Unis eurent le droit de leur adresser la même quantité de lait et de crème qu'auparavant, pour qu'ils pussent retenir cette clientèle pendant que durerait l'empêchement provisoire. Ils continuèrent pas conséquent de jouir de ce droit pendant toute la durée de l'interdiction. Mais les cultivateurs qui n'avaient pas déjà une clientèle établie aux Etats-Unis furent empêchés d'y envoyer de la crème ou du lait. Cette crème fut retenue au Canada pour produire du beurre que l'on expédiait outre-mer. La quantité de beurre fait dans ces fabriques au cours de cette période a quelque peu dépassé 5 millions de livres.

L'honorable député a fait allusion à la commission des produits laitiers, laquelle était, à proprement parler, l'agent du ministère des vivres d'Angleterre pour l'achat de produits laitiers au Canada. Cette commission avait pour président et pour principal administrateur M. James Alexander, de Montréal, qui est un des plus anciens commerçants de fromage de la ville. Je tiens à dire—et j'ai une connaissance très intime des faits—que M. Alexander a généreusement consacré son temps et ses soins à la besogne qui lui était confiée. Les fonctionnaires du ministère des vivres de la Grande-Bretagne m'ont plus d'une fois exprimé leur satisfaction au sujet de la manière dont ce travail était conduit. Il y avait en outre dans cette commission des produits laitiers M. Ruddick, commissaire des laitages du Canada et, de plus, deux représentants des cultivateurs ou producteurs de lait du Canada; M. James Donaldson, d'Atwood, président de la Western Ontario Dairymen's Association, et M. Guérin, de Québec. Toutes les mesures prises en vue de ce projet furent mûrement étudiées par les membres de la commission des produits laitiers, commission dans laquelle il y avait, comme je l'ai dit, deux cultivateurs représentant les intérêts laitiers du Canada. Les membres de cette commission étaient parfaitement d'accord entre eux sur la politique qu'il convenait de suivre. C'est une erreur de croire que les producteurs de lait et de crème du Canada n'étaient pas directement représentés dans cette affaire. Ils l'étaient par deux représentants des associations de laitiers. La commission a terminé son travail. L'importation du beurre et des produits laitiers en Grande-Bretagne est aujourd'hui libre de toute entrave, et elle est retournée dans les mains des commerçants. Je dois dire pour terminer que la commission des produits laitiers a rendu de bons services, non seulement au ministère des vivres de la Grande-Bretagne, mais aussi aux producteurs du Canada.

M. ROBB: Combien de livres de beurre le ministre dit-il que l'opération a représentées?

L'hon. M. CRERAR: De cinq à six millions de livres autant que je me souviens. Je n'ai pas les chiffres en mains, et il y a plusieurs mois que j'y ai jeté un coup d'œil.

M. ROBB: N'est-il pas vrai que, à la suite du résiquisitionnement des produits des fabriques de l'Ouest, on a importé environ 1,000,600 livres de beurre de la Nouvelle-Zélande, et les cultivateurs de l'ouest du Canada n'ont-ils pas protesté à grands cris auprès du ministre, parce qu'ils avaient perdu le marché de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. CRERAR: Je ne crois pas qu'il y ait grand état à faire de cette allégation.

A vrai dire, je ne me rappelle pas que les propriétaires de laiteries ou de beurreries du Nord-Ouest aient protesté bien fort auprès du ministre de l'agriculture au sujet du marché de la Colombie-Anglaise.

Je désire dire un mot sur le point abordé par l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb), c'est-à-dire de l'imputation d'après laquelle les négociants particuliers de Montréal avaient eu l'avantage de renseignements confidentiels avant la publication de l'ordre de réquisitionnement. Je sais que cette accusation a été portée, mais je tiens à dire, sur ma responsabilité de ministre, que je ne la crois pas du tout fondée; d'après les renseignements les plus sûrs que j'ai pu obtenir, elle est sans fondement. Je peux faire erreur à ce sujet, mais je ne crois pas me tromper.

Pour ce qui est de l'importation du beurre de la Nouvelle-Zélande au Canada, le Canada importe ce beurre depuis de nombreuses années. A cause de l'insuffisance des moyens de transport entre la Nouvelle-Zélande et la Grande-Bretagne, le premier de ces pays a accumulé de forts surplus de beurre, et les navires qui de temps à autre font le commerce entre la Colombie-Anglaise et l'Australie ont transporté cette denrée. Aujourd'hui le beurre de la Nouvelle-Zélande est livré en Colombie-Anglaise à un prix moins élevé que le prix de production dans les provinces de l'Ouest, et je m'attends à ce que cette situation se prolonge encore quelque temps. Il s'agit d'un fort excédent dans un pays qui n'a pu trouver son débouché habituel, et du développement de notre propre industrie laitière qui se trouve ne pas être ce que nous avons prévu en d'autres circonstances.

M. PROULX: Le ministre pourrait-il nous dire combien de beurre canadien est exporté aux Etats-Unis?

L'hon. M. CRERAR: Je regrette de dire que je n'ai aucun renseignement précis à ce sujet, mais on me dit que les exportations ont été très faibles. Dernièrement, je crois, il s'est fait quelques expéditions aux Etats-Unis, à cause des prix élevés qui ont cours dans ce pays.

M. PROULX: J'ai vu par les journaux qu'on exportait de grandes quantités de beurre canadien aux Etats-Unis et que c'était là la raison de la cherté de cette denrée en Canada.

L'hon. M. CRERAR: J'ai vu la même nouvelle dans les journaux, et je crois qu'il est vrai qu'au cours des quelques dernières semaines, il est parti plusieurs chargements de wagons de beurre à destination des Etats-Unis. Je m'imagine que la situation se rétablira normalement, maintenant que nos approvisionnements s'accroissent et s'écoulent.

M. REID (Mackenzie): Je tiens à féliciter le ministre de la nomination très populaire qu'il vient de faire au poste de sous-ministre de l'Agriculture. Maintenant que nous avons pour ministre et pour sous-ministre deux agronomes, nous pouvons attendre de magnifiques résultats de l'administration de ce ministère. Jusqu'à présent, on a semblé croire qu'il fallait absolument avoir un avocat comme sous-ministre. Personnellement, je ne peux voir de rapprochement entre le droit et l'industrie agricole. Je suis donc heureux de voir que le Gouvernement s'est départi de ce système, et qu'en conséquence nous avons lieu de prévoir les plus grands avantages au point de vue du développement de l'agriculture.

Entre autres choses, j'aimerais voir le Gouvernement créer un plus grand nombre de stations agronomiques. A mon avis, on ne saurait faire de meilleur placement qu'en augmentant leur nombre. Permettez-moi de vous citer un exemple particulier de l'avantage de ces fermes. On se souvient que feu le docteur Saunders, en son vivant régisseur des fermes expérimentales, avait réussi, après de longues et laborieuses expériences, à produire une espèce de blé du nom de blé marquis. Cette variété spéciale a été d'un avantage incalculable au Canada, et j'oserai dire a rapporté des millions au pays. Dans l'ouest du Canada, nous abandonnons presque entièrement la culture de l'ancienne variété de blé Red Fife; et je pense que lorsque les cultivateurs d'Ontario ont apporté de l'Ouest des échantillons de ce blé pour l'ensemencer et en eurent fait l'essai, ont constaté qu'ils pouvaient cultiver du blé de printemps à l'aide de la variété marquis. A l'heure actuelle, nous avons, en Saskatchewan, M. Seager Wheeler, que sans doute un bon nombre de députés de cette Chambre connaissent de réputation. M. Wheeler est un vrai magicien lorsqu'il s'agit de produire et de répandre diverses variétés de grains, et comme la chose est bien connue, il détient le championnat du monde, pour la culture du blé. En ce moment, il est à faire des expériences sur deux autres variétés distinctes de blé, le kitchener et le red-bobs. Je crois que le Gouvernement devrait faire quelque chose pour aider M. Wheeler à la poursuite de son œuvre.

Pendant longtemps, il a consacré tous ses instants à des essais comme ceux-là, et je

crois savoir que sa santé s'altère. Les travaux de M. Wheeler ont été d'une grande utilité non seulement pour les producteurs, mais aussi pour les consommateurs de blé. Si je rappelle ces faits, c'est afin que le ministre y prête bien attention.

J'aimerais aussi à signaler la situation où se trouve l'industrie du bétail. Si l'on se livrait aujourd'hui à une revue attentive de nos ressources en bétail, surtout en bêtes à cornes, on s'apercevrait que la situation au Canada est aujourd'hui moins bonne quelle l'était, disons, il y a dix ans. A mon sens, cela provient de ce que l'on ne fait pas venir des reproducteurs pur sang des vieux pays où l'on élève le meilleur bétail qu'il y ait au monde. On m'apprend que les acheteurs de la république Argentine, lorsqu'ils se rendent dans le Royaume-Uni, achètent non seulement des reproducteurs pur sang, mais aussi des femelles; ils font l'acquisition de ce qu'ils peuvent trouver de mieux sur le marché. En ce qui concerne le Canada, je ne veux pas faire de reproche à nos importateurs d'animaux pur sang, mais il semble que ce soit pour eux une question financière pure et simple, et ils calculent quels bénéfices ils peuvent réaliser dans une opération. Si le Gouvernement importait quelques-uns des meilleurs échantillons des différentes races d'animaux pur sang—au moins des reproducteurs et quelques femelles—puis, les louait à certaines conditions ou les vendait aux éleveurs de bestiaux du Dominion, de manière à ce que nous recevions sans cesse des animaux pur sang, ce serait une excellente chose pour notre industrie animale.

M. WILSON (Saskatoon): L'honorable préopinant a traité un sujet qui m'intéresse beaucoup et que je me proposais de signaler au ministre: l'excellent travail accompli par M. Seager Wheeler, de la Saskatchewan, pour la production de différentes espèces de blé. Bien qu'il n'ait pas découvert le blé marquis, M. Wheeler l'a grandement amélioré par un mode de sélection. Afin de renseigner le comité, j'aimerais lire certains renseignements qui témoignent de ce que M. Wheeler a fait. Grâce à ses efforts et sans aucune aide, il a plus qu'aucun autre homme que je connaisse fait connaître le Canada comme un pays producteur de blé. Il l'a fait entièrement à ses frais et principalement en étalant les résultats de ses essais aux expositions et aux foires américaines. Qu'il me soit permis d'énumérer quelques-uns des prix qu'il a obtenus lorsqu'il a eu à soutenir la concurrence de divers producteurs des Etats de l'Ouest, ainsi que du Canada:

1911.—Exposition agricole de New-York.—1er prix mondial et enjeu de $1,000 en or, pour le meilleur blé dur du printemps récolté en Amérique. Il a obtenu cette récompense pour du blé marquis, blé presque inconnu en ce temps-là.

1914.—Enjeu du congrès agricole international, à Wichita, Kansas, encore pour du blé marquis.

1915.—Enjeu du congrès agricole international, à Denver, Colorado, pour du blé marquis. Aussi, 1er prix au congrès international d'irrigation, à Bassano, Alberta. Les plus hautes récompenses pour gerbes de blé kitchener à Denver.

1916.—Enjeu, pour la 4e fois, au congrès agricole international, à El Paso, Texas, pour du blé kitchener, blé découvert par M. Wheeler.

1917.—M. Wheeler a été mis hors concours en 1916, mais il a exposé une gerbe de blé red bobs, blé qu'il a découvert, au congrès agricole international, à Peoria, Illinois, et il a remporté l'enjeu.

1918.—Enjeu, pour la 5e fois, pour le meilleur boisseau de blé dur du printemps, cette fois après une rude concurrence, à l'exposition internationale des produits du sol, à Kansas-City. Encore pour du blé marquis. Aussi, 1er prix pour gerbe de blé dur.

Cependant, M. Wheeler n'a pas concentré ses efforts sur la production du blé. Voici quelques-unes des récompenses qu'il a obtenues pour de l'avoine:

1915.—Avoine victory. Enjeu, pour une gerbe exposée au congrès international, à Denver, Colorado.

1917.—2e prix pour gerbe exposée au congrès agricole international.

1918.—1er prix pour gerbe exposée à l'exposition internationale des produits du sol, à Kansas-City, Kansas.

Il s'est occupé de l'amélioration de l'orge. Voici quelques-unes des récompenses qu'il a obtenues:

1914.—1er prix au congrès international d'irrigation, à Calgary, Alberta.

1915.—1er prix, pour gerbe exposée au congrès agricole international, à Denver, Colorado.

1916.—1er prix et enjeu au congrès agricole international, à El Paso, Texas.

1917.—1er prix pour gerbe exposée au congrès international, à Preoria, Ill.

1918.—1er prix, à l'exposition internationale des produits du sol, à Kansas-City, Kansas.

Le ministère de l'Agriculture devrait lui décerner une récompense.

Une VOIX: Créez-le chevalier.

M. WILSON (Saskatoon): Eh bien, j'aurais été d'avis de le créer chevalier, s'il ne s'était pas prononcé l'autre jour contre la dispensation des titres de chevalier.

En notre pays, le titre de chevalier a été conféré à un grand nombre de personnes qui sont loin d'avoir à cet honneur autant de

titres que M. Wheeler, ce modeste cultivateur de la Saskatchewan, qui fut un véritable bienfaiteur public. Personne, en effet, ne peut, sans rendre un service signalé à son pays, faire pousser deux brins d'herbe là où il n'en venait auparavant qu'un seul. Cet homme, je l'ai vu à l'œuvre. Emigré d'Angleterre en 1885, il arrivait à Moosejaw au milieu de la période critique où les gens n'osaient plus aller se livrer à la culture du sol dans les provinces de l'Ouest. De 1883 à 1887, la récolte manqua presque chaque année parce que, faute de système d'irrigation, le sol manquait de l'humidité nécessaire à la végétation. Wheeler, qui n'était alors qu'adolescent, marqua son intérêt pour l'agriculture en commençant par cultiver un jardin sur un terrain bas situé au bord d'un ruisseau qui coulait à travers la ville de Moosejaw. L'eau dont il avait besoin, il la transportait dans un seau; il avait un très beau jardin, tandis qu'aucun autre habitant de la ville n'osait s'essayer à la culture des plantes potagères. Plus tard, il se dirigea vers le nord. J'ai dit le résultat des efforts qu'il s'est imposés pour obtenir l'amélioration des céréales.

Le Gouvernement devrait pour le moins rendre hommage au mérite de cette homme, lui venir en aide de quelque manière, ne lui accordât-il chaque année qu'une allocation de $1,000 ou $1,500 pour le mettre à l'abri du besoin et lui permettre de s'appliquer de toutes ses forces à la poursuite du travail qui l'intéresse si profondément et pour laquelle il possède des aptitudes toutes particulières, à savoir le développement de la culture des céréales. Je conseille fortement au ministre d'examiner le cas avec soin.

M. BEST: En agriculture, le choix de graines de semence de bonne qualité et bien nettoyées est chose de première importance. Le fait de mettre en terre de la semence contenant de la graine de plantes nuisibles amoindrit la récolte et met le sol dans un état qui, pendant de longues années à venir, cause beaucoup de tourment au cultivateur et lui impose une forte somme de travail additionnel. Une bonne machine à nettoyer le grain coûtant assez cher, le cultivateur ordinaire ne peut pas en acheter. Il est donc du devoir du ministre de faire en sorte que la province d'Ontario soit dotée d'un élévateur situé en un endroit convenable où les cultivateurs puissent emmagasiner leur grain et, au besoin, l'y faire nettoyen et sécher de nouveau. Je ne crois pas exagérer en disant que si cette province avait possédé un tel élévateur l'année dernière, ce que l'on eût gagné à conserver les fèves qui se perdirent faute de moyen de les nettoyer suffisamment, aurait représenté la moitié du coût de l'entreprise.

Dans la partie orientale de la province, la situation n'est pas aussi mauvaise, parce qu'on n'y est pas trop loin de Montréal. Mais cela n'a pas empêché les cultivateurs de perdre 3 ou 4 cents sur chaque boisseau de grain expédié en chemin de fer de Toronto à Montréal, où il fut inspecté à l'arrivée. Les gens durent se contenter du prix qu'on leur en offrit. Je n'aime guère que l'on achemine toutes choses vers les grands centres; cependant, je considère que l'on ferait économiser des centaines de mille dollars aux cultivateurs d'Ontario si on leur donnait le moyen de faire bien nettoyer leurs grains, si à Toronto, par exemple, où les voies ferrées sont assez nombreuses, on établissait un assez vaste élévateur muni de tout ce qu'il faut pour nettoyer le grain.

Il y a quelques années, l'Ontario fournissait beaucoup de blé de semence aux provinces de l'Ouest; une bonne partie de ce blé n'était pas suffisamment nettoyé, et partant était en assez mauvais état au moment où on l'expédiait. Au cours de l'hiver dernier, la province d'Ontario a expédié des milliers de boisseaux d'avoine pour l'ensemencement des terres de l'Ouest. Cette avoine, les cultivateurs en ont obtenu de 60 à 70 cents le boisseau, tandis que si elle avait été bien nette, ils auraient pu en avoir de 75 à 80 cents. C'est donc de 5 à 10 cents qu'ils ont perdus par boisseau d'avoine, puisque le nettoyage de chaque boisseau de ce grain ne leur eût coûté que quelques sous.

Maintenant que des députations sont venues prier le Gouvernement d'établir un élévateur dans un endroit approprié de la province d'Ontario, je me plais à espérer que le ministre s'occupera d'en faire construire un pour la commodité et au profit des cultivateurs. Le coût de l'entreprise n'excéderait guère l'économie qui en résulterait chaque année.

M. COWAN: Il existe dans le sud-ouest de la Saskatchewan et dans le sud de l'Alberta une certaine étendue de terre qui n'est pas assez humide pour les objets de l'agriculture. A mon avis, cet inconvénient disparaîtra avec le temps, puisque la colonisation et la mise en culture des terres a déjà fait surmonter ce même obstacle en d'autres parties de l'Ouest canadien. Il est venu s'établir dans cette région, nombre d'Américains qui avaient déjà, aux Etats-Unis, vécu sur des terres sises en une région tout aussi exposée, sinon plus exposée à la sécheresse; or, ils soutiennent que pour

obtenir d'abondantes récoltes en cette partie de notre pays, il suffirait que le Gouvernement substituât aux grains de semence dont on se sert actuellement, des variétés susceptibles de résister à la sécheresse. Voit-on quelque inconvénient à l'usage de variétés pareilles dans cette région-là?

Il est impossible de vendre cette espèce de grain au pays, ou bien si les cultivateurs voulaient cultiver ce grain leur faudrait-il trouver un marché aux Etats-Unis?

L'hon. M. CRERAR: Je pense que l'honorable député a à l'idée le blé de Durum.

M. COWAN: Le ministre sait probablement que la Western Development Company, dont le président est M. J.-H. Haslam, s'est fortement opposée à ces méthodes. Le président m'a appris qu'il a eu des pourparlers avec le département à ce sujet. Plusieurs autres personnes ont fait la même chose. Je parle de ce qu'on a demandé.

L'hon. M. CRERAR: On a fait des expériences dans nos fermes et stations expérimentales de l'Ouest avec du blé résistant à la sécheresse et surtout du blé Durum, que l'on récolte en grande partie dans le Dakota-Sud et le Minnesota.

M. McMASTER: C'est un blé tendre.

L'hon. M. CRERAR: C'est un blé plus tendre que celui que nous récoltons au Canada. Nos règlements d'inspection ne s'y rapportent pas actuellement d'une façon précise. Je n'en suis pas certain, mais je crois que dans les amendements projetés de la loi des grains à cette session du Parlement, tout probablement il y aura une disposition à cet effet.

Depuis deux ans un bon nombre de cultivateurs ont cultivé cette espèce sur une petite échelle, mais avec des résultats satisfaisants. Quant au marché pour ce blé, bien qu'il ne soit pas aussi bon que les espèces que l'on cultive dans l'ouest du Canada, il contient d'excellentes qualité pour des fins de mélange, et je ne doute pas que si nous le cultivions nous pourrions trouver un marché satisfaisant. Les fonctionnaires du département s'occupent de la question.

Je veux dire un mot ou deux au sujet de la proposition de l'honorable député de Mackenzie (M. Reid) et de l'honorable député de Saskatoon (M. Wilson) concernant le splendide travail accompli par M. Seager Wheeler, de Rosthern, Saskatchewan.

M. JACOBS: On devrait le faire chevalier.

L'hon. M. CRERAR: Je connais M. Wheeler personnellement. Je sais le magnifique travail qu'il a exécuté depuis des années et la réclame, pour ne pas dire plus, qu'il a faite à l'ouest du Canada par ses œuvres merveilleuses couronnées de prix dans les expositions internationales. Il y a plusieurs mois déjà que l'on m'a proposé de faire reconnaître ses travaux par le département fédéral de l'Agriculture. J'y ai pensé sérieusement. Naturellement, il y a une difficulté. Les précédents sont toujours dangereux à établir dans les affaires de l'administration. Bien que je me rende compte de tout le mérite de M. Wheeler, je n'ai pas pu, jusqu'à présent, me convaincre de la possibilité de faire récompenser ses travaux par le département fédéral. Je ne désire pas en rejeter la responsabilité sur d'autres épaules, mais je pense que le gouvernement provincial serait en meilleure posture d'agir en ce sens. Dans le domaine de l'agriculture, il est certaines choses que doivent faire les départements provinciaux et certaines autres qui sont plus du ressort du gouvernement fédéral. M. Seager Wheeler a rendu un excellent service aux cultivateurs de grains de l'ouest du Canada. Même, je ne connais pas d'autres cultivateurs qui aient plus fait.

Je désire aussi parler des observations de l'honorable député de Dufferin (M. Best) sur l'utilité et même la nécessité d'élévateurs dans l'Ontario. Voilà une question qui relève du département du Commerce et de l'Intérieur, qui s'occupent des élévateurs à grain. Il y a quelque temps, une délégation sérieuse s'est rendue auprès du ministre intérimaire de l'Industrie et du Commerce (M. Maclean) pour lui montrer la nécessité de construire sur-le-champ, en un endroit convenable d'Ontario, un élévateur qui répondrait aux fins indiquées par l'honorable député de Dufferin (M. Best). Je crois que cette affaire est actuellement étudiée par le département. Je n'en suis pas certain, mais je crois que l'on a prié les membres de la commission de grain de présenter un rapport favorable à cette affaire.

M. McMASTER: Il fait toujours plaisir d'entendre un membre du cabinet émettre des principes de saine économie, et le ministre doit être félicité de son désir de ne pas créer de précédent en faisant des dons en argent. Mais, comme M. Seager Wheeler a accompli un travail remarquable pour son pays, on devrait l'aider de quelque façon dans ce travail. J'aurais donc une proposition à faire au ministre à ce sujet. Tout à l'heure le ministre a parlé de stations d'expérience, lesquelles, si je comprends bien

sont situées sur des fermes appartenant à des cultivateurs privés.

M. REID (Mackenzie): Des stations de démonstration?

M. McMASTER: Appelons-les stations de démonstration, si vous voulez, mais la distinction entre démontrer et prouver comment faire une chose n'implique pas beaucoup de différence. Pourquoi ne pas transformer la ferme où ce monsieur fait ses expériences en une station de démonstration et lui donner, pour diriger ses démonstrattons ou expériences, une rémunération qui lui permette, sans souci du lendemain en ce qui regarde sa fortune personnelle, de poursuivre des expériences qui, si j'en crois les honorables députés de l'Ouest, ont été d'un grand avantage matériel pour le pays.

L'hon. M. CRERAR: L'avis de l'honorable député sera pris en très sérieuse considération. Je ferai remarquer, néanmoins, que les travaux poursuivis par M. Wheeler et dans lesquels il s'est spécialisé diffèrent quelque peu de ceux qui sont accomplis par les fermes d'expérimentation. Son appoint aux progrès de l'agriculture a surtout consisté en culture et en croisements des diverses variétés de blé.

M. LEGER: Tout en appréciant énormément les efforts tentés par le Gouvernement pour venir en aide aux cultivateurs de tout le pays, je demanderais que l'on fasse davantage pour ceux des Provinces maritimes. Il y a quelques années, la production de blé du Nouveau-Brunswick était pour ainsi dire nulle, et cela jusqu'au moment où le gouvernement provincial a pris la chose en main et a aidé les cultivateurs en subventionnant les petites minoteries et en distribuant des semences aux cultivateurs. Cette province avait pour ainsi dire abandonné la culture du blé, faute de moulins pour le moudre, mais, aujourd'hui que l'Etat subventionne quiconque établit un moulin, la production s'est augmentée de 300 et 400 p. 100. Les moulins font de bonnes affaires, mais leur nombre, dans toute la province, n'est pas suffisant. La subvention du gouvernement provincial n'est pas assez élevée, et je suggérerais que le gouvernement fédéral s'unisse au gouvernement provincial pour encourager la construction de moulins.

Dans le comté que j'habite en peut faire 50 milles sans voir un seul moulin. Cet état de choses paralyse pour ainsi dire la production du blé et les cultivateurs préfèrent s'occuper d'autre chose. Je connais, dans mon comté, un individu prêt à construire un moulin, mais ne pouvant le faire à cause du prix élevé des matériaux. Si le Gouvernement subventionnait ceux qui construisent des moulins pour la mouture et le nettoyage des grains, cela encouragerait certainement la production et les cultivateurs en bénéficieraient. Il est essentiel pour le cultivateur d'avoir des graines de semence bien nettoyées.

M. ROBB: Je vois que le budget ne prévoit rien pour les expositions. Est-ce qu'on les a mises de côté?

M. THOMPSON (Yukon): Je voudrais suggérer au ministre une chose à laquelle j'ai souvent songé relativement à la grande industrie du blé en Canada. Je crois que nous pouvons acclimater et faire mûrir au Yukon une variété de blé qui serait très utile à nos grands cultivateurs des plaines de l'Ouest. Quelques député apprendront peut-être avec surprise que le blé pousse au Yukon.

M. JACOBS: Les blé d'or.

M. THOMPSON (Yukon): Ce blé est aussi doré et vaut un peu plus que celui qui pousse dans les plaines.

M. McKENZIE: Combien coûte la production d'un boisseau de blé du Yukon?

M. THOMPSON (Yukon): Une bagatelle. Je n'ai pas calculé au taux du boisseau, mais nous avons démontré que le Yukon peut produire une très belle qualité de blé. Récemment, un dîner a été offert par la ligue de développement du Yukon, organisation établie pour l'avancement du commerce du Yukon, et tout ce qui y a été servi provenait du Yukon.

M. McKENZIE: Combien y avait-il de convives?

M. THOMPSON (Yukon): Un grand nombre. Il y a quelques années j'ai apporté à la Chambre et déposé sur le bureau un échantillon de blé du Yukon qui a créé beaucoup d'intérêt. Plus tard, je l'ai envoyé à l'analyste des grains, ici, et il en a planté cent grains pris au hasard dans le sac. Il a été surpris et j'ai été charmé de voir que chacun de ces grains a germé, ce qui démontre la vitalité du blé que nous cultivons au Yukon.

Il existe une petite station agronomique à Dawson, et mon idée est de demander au ministre de choisir divers types de blé et de les faire cultiver à cette station, afin de constater si nous pouvons, au Yukon, cultiver une variété de blé qui demande une saison de maturation moins longue que ne le demandent les blés cultivés dans l'Alberta ou le Manitoba. J'émets cette proposition,

parce que je la crois susceptible de résultats importants. En été, au Yukon, nous avons tellement de soleil que le grain y pousse très rapidement et que le nombre de jours exigé pour amener la maturité y est moins grand que dans les prairies.

L'hon. M. CRERAR: On a déjà commencé à mettre cette idée en pratique. Nous avons, au Yukon, une petite station agronomique et dont les frais d'entretien ne représentent pas tout à fait $2,000 par année. On m'informe qu'on y essaie la culture de trois ou quatre variétés de blé dans le but de constater si nous pouvons obtenir les résultats très beaux que mon honorable ami prévoit et qui, je l'espère, se réaliseront.

Quant à l'idée que nous devrions subventionner des moulins à farine, au Nouveau-Brunswick, je me demande si sa réalisation serait avantageuse et je dois déclarer en toute sincérité, qu'elle ne me paraît devoir être mise en pratique. J'estime qu'il appartient à ceux qui doivent en bénéficier directement d'aider cette industrie dans cette province. On ne peut de quelque point de vue l'on se place tenir les moulins à farine du Nouveau-Brunswick pour une entreprise nationale. Mon opinion est formée sur les avantages du principe des primes, en générale, mais je n'en importunerai pas le comité maintenant.

M. JACOBS: Une prime a quelquefois son utilité dans un comté douteux.

M. ARGUE: Je demanderais au ministre d'étudier l'opportunité d'établir une station agronomique dans cette prétendue région sèche du sud-est de la Saskatchewan. Il y a déjà vingt ans que je l'habite, depuis qu'on y a tracé les premiers sillons de la charrue et depuis qu'on y a fait la première moisson, et durant tout ce temps nous avons perdu deux récoltes. Je crois que si nous avions eu une station agronomique, dans ce district, nous aurions évité beaucoup de dépenses en graines de semence que nous avons dû expédier dans cette partie du pays, afin d'aider les cultivateurs. L'an dernier, le Gouvernement a réservé dans ce but une partie d'une section qu'il avait mise en vente. J'aimerais que le ministre étudiât l'opportunité de commencer par ce district la réalisation de son projet, en y établissant une station agronomique. Même si cet essai ne se faisait pas sur une grande échelle, il serait d'un grand avantage.

M. McKENZIE: On pourrait adopter quelques-uns des premiers crédits, mais il y a certaines considérations que des honorables députés veulent faire valoir à l'égard d'autres aspects de la question très féconde et très importante que nous avons débattue. Le ministre pourrait peut-être consentir à remettre à plus tard l'étude de certaines questions, celle des commissaires du bétail et celle des directeurs des stations agronomiques, par exemple.

L'hon. M. CRERAR: L'honorable député de Châteauguey-Huntingdon a demandé qu'on réservât un certain crédit qui pût prêter à une discussion générale. J'y consens. La page 58 contient les prévisions budgétaires générales. Nous pourrions abandonner le n° 53, avec l'entente qu'on pourrait profiter de la reprise de son étude pour discuter toute la politique ministérielle sur ce point. Cela fournirait aux députés qui sont absents de la Chambre, aujourd'hui, l'occasion de soulever toutes les questions qu'ils voudraient débattre.

M. McKENZIE: En 1913, ou vers ce temps-là, lorsque l'honorable secrétaire d'Etat (M. Burrell) remplissait la fonction de ministre de l'Agriculture, nous discutions parfois l'opportunité d'établir, non pas précisément des fermes de démonstration, mais de petites fermes pour le développement de l'agriculture. On voulait qu'on mît de côté une partie des dix millions de dollars réservés au développement de l'industrie, pour l'employer à l'achat de petites fermes entourant les centres industriels, par exemple, disons près des aciéries du comté que j'habite, où l'on trouve des milliers de fils de cultivateur et d'émigrés d'Irlande, d'Angleterre et d'Ecosse, qui cultivent d'une façon admirable le petit lopin de terre attenant à leur habitation. On estimait que si le Gouvernement pouvait établir, trente, quarante ou même seulement vingt petites stations agronomiques comprenant de vingt-cinq à quarante arpents chacune, avec maison et grange, tout en aidant au développement de ces fermes qu'il vendrait ensuite, les gens consentiraient volontiers à entrer dans le mouvement. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a réalisé cette idée dans l'ouest du Canada. Je crois savoir qu'il a construit des maisons sur des lopins de terre et qu'il vend non seulement la terre nue, mais encore les maisons et certains outillages. Il a, grâce à ce moyen, donné une grande impulsion à l'agriculture, dans cette partie du pays. Dans la Nouvelle-Ecosse, nous avons des millions d'arpents de terre inoccupés, et il arrive fréquemment qu'un homme possédant quatre cents ou cinq cents acres de terre, sur

lesquels il vit avec sa famille, tire à peine le strict nécessaire de l'exploitation de peut-être cinq pour cent de sa terre. Ces terres pourraient être utilisées très avantageusement si l'on trouvait des gens s'intéressant à l'agriculture, et, sans doute, le Gouvernement ne perdrait pas un sou, s'il entreprenait de réaliser cette idée. Tout ce qu'il faut, c'est avoir le courage et l'esprit d'entreprise nécessaires, et l'on constatera que ces petites stations agronomiques réussiront et qu'elles donneront un nouvel élan à l'agriculture. On crut au commencement, que le projet était susceptible d'exécution, l'honorable ministre (M. Burrell) et le ministre de l'Agriculture de la Nouvelle-Ecosse coopérèrent dans une certaine mesure à cette fin. On commença par acheter des terres cultivées d'ancienne date, mais l'entreprise ne fut pas suivie de près et il n'en sortit rien de bon.

Si nous voulons développer le Canada il est absolument essentiel que nous en fassions un pays dans lequel l'homme ordinaire puisse vivre confortablement, et la seule manière d'y arriver est d'encourager le cultivateur à produire et de lui permettre de vendre ses produits à des prix acceptables. Le seul avantage pour le fermier c'est le profit qu'il peut faire, et si ces bénéfices sont élevés, c'est d'autant mieux pour le pays. Il se peut qu'il fasse un bénéfice raisonnable sur une petite quantité, mais s'il pouvait retirer un bénéfice proportionné sur une plus grande quantité de produits, tout le monde se trouvera à en profiter. Il faut absolument que le département de l'agriculture se décide à sortir de l'ornière dans laquelle il est engagé depuis vingt-cinq ans, et fasse un effort dans le sens que j'ai indiqué. Je n'ai aucune ligne de conduite particulière à faire valoir auprès du ministre, mais j'ai suggéré ce que l'on pouvait faire aux alentours des grands centres. J'ai parlé de Cap-Breton, parce que je connais des gens qui sont prêts à prendre ces petites fermes, si on leur en donne la facilité. Personnellement ils n'ont pas les moyens d'acheter des terres et d'y construire des maisons, mais si on leur procurait cet avantage, ils accepteraient tout de suite la proposition. Le débouché est là; ils pourraient y écouler leur produits. Il y a des jeunes gens venant d'Angleterre qui sont très entreprenants et qui réussiraient très bien, si on les aidait à débuter. Je ferai aussi remarquer qu'il serait bon d'encourager l'extension des lignes de tramways électriques qui desservent les districts ruraux, ce qui aurait pour but d'encourager le cultivateur. On pourrait induire les compagnies à étendre leurs lignes jusque dans la campagne. Tout ceci coûte de l'argent, mais le ministre qui dirige le département doit avoir le courage d'abandonner les vieilles méthodes et ne pas hésiter à dépenser largement pourvu que l'on obtienne de bons résultats. Nous voulons que le Canada puisse produire en proportion de ses moyens de production.

L'hon. M. LEMIEUX: Relativement à la distribution des publications du département, j'ai remarqué que ces brochures sont rédigées dans les deux langues et qu'on peut obtenir du département des exemplaires en français aussi bien qu'en anglais. Je dois dire au ministre (et le sous-ministre confirmera mes dires) que le meilleur agent que le département puisse avoir dans ma province est le curé, qui est généralement le président honoraire et quelquefois le secrétaire de ce que nous appelons le cercle agricole. Il y a un cercle agricole dans chaque comté, parfois dans chaque paroisse et, tous les dimanches, le curé, dans ces campagnes, consacre une partie de son prône aux questions agricoles.

Je demanderai à l'honorable ministre de bien vouloir envoyer les publications en français (pas toutes, mais les bulletins les plus importants) aux curés de la province de Québec, afin de s'assurer leur concours. La grande question aujourd'hui est de ramener nos gens à la terre et d'améliorer les conditions de vie à la campagne. Je fais ces remarques maintenant, parce que, malheureusement, je ne pourrai pas être présent ce soir.

L'hon. M. CRERAR: Je puis assurer l'honorable député qu'il sera donné suite à son idée.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De deux projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er, tendant à faire droit à Eleanor Margaret Webster;

Le 2e, tendant à faire droit à Jean Donaldson Sifton.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Ministère de l'Agriculture.—Fermes expérimentales.—Entretien de la station centrale et établissement de nouvelles stations locales, $1,200,000.

M. CAHILL: Le ministre veut-il expliquer pourquoi le crédit est augmenté?

Voudra-t-il aussi donner au comité des informations au sujet de l'avantage que procurent les stations agronomiques dans les différentes parties du pays? Par exemple quel avantage a-t-on retiré de la station centrale à Ottawa?

L'hon. M. CRERAR: On a longuement discuté la question cet après-midi. Je crois que l'honorable député (M. Cahill) n'était pas présent. S'il veut bien se reporter à la discussion qui a déjà eu lieu, je pense qu'il trouvera tous les renseignements qu'il désire. Le travail qui se fait à la station centrale à Ottawa est principalement un travail d'expérimentation. Je donnerai un exemple en disant que le blé Marquis, qui a donné de si bons résultats au Canada, a été le produit d'expériences faites à la station centrale à Ottawa.

Ce n'est là qu'une des expérimentations qui ont été faites avec succès ici.

M. CAHILL: A-t-on fait quelque nouvelle découverte en matière de blé, depuis la mise au jour du blé Marquis?

L'hon. M. CRERAR: Oui, et l'on expérimente maintenant sur un nouveau blé. Quelques députés ont demandé l'explication de l'augmentation du crédit consacré aux fermes expérimentales. Cet accroissement de dépense s'explique, dans une large mesure, par le relèvement des salaires et par la hausse du prix des matériaux indispensables dans l'exploitation de la ferme. Il y a aussi un crédit affecté à l'établissement de fermes et de stations succursales.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Où doit-on établir ces stations?

L'hon. M. CRERAR: On n'a pas encore choisi définitivement les endroits où seront établies ces fermes expérimentales. Si l'on juge utile de donner plus d'extension à cette œuvre des stations expérimentales, ce crédit permettra de le faire. Une notable partie du crédit est consacrée au développement des stations agronomiques déjà établies, comme la ferme de Kapuskasing, en Ontario, et certaines fermes de la province de Québec.

M. SEXSMITH: Existe-t-il quelques stations auxiliaires en Ontario?

L'hon. M. CRERAR: Il y a la station de démonstration pour la culture du tabac, à Harrow, comté d'Essex, et la ferme expérimentale de Kapuskasing.

M. SEXSMITH: Combien y a-t-il de stations auxiliaires au Canada?

[M. Cahill.]

L'hon. M. CRERAR: Il y a vingt fermes expérimentales et stations expérimentales.

M. SEXSMITH: Toutes ces stations ont-elles pour objectif un travail d'expérimentation?

L'hon. M. CRERAR: Oui, il n'y a, en réalité, aucune différence entre une station expérimentale et une ferme expérimentale. Elles font presque le même travail.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Le ministre voudrait-il bien nous renseigner sur la dépense effectuée pour la station agronomique d'Ottawa?

L'hon. M. CRERAR: Le chiffre de la dépense estimative affectée à la station agronomique centrale pour l'exercice en cours est de 364,000 dollars, ainsi répartie:

Industrie animale	$40,318
Apiculture	2,500
Service de la botanique	26,000
Céréales	29,000
Chimie	5,000
Bureau du directeur	3,000
Production de la fibre textile	20,000
Extension et publicité	25,000
Dépenses de la ferme (ouvriers agricoles)	16,000
Grande culture	13,000
Plantes fourragères	8,000
Horticulture	39,000
Stations de démonstration	28,000
Volaille	15,200
Tabac	28,000
Dépense générale se rattachant à la force expéditionnaire canadienne	19,000
Animaux pur sang	63,000

L'article de la dépense afférente à la force expéditionnaire canadienne est destiné à combler l'écart entre la solde civile et militaire de ceux qui sont allés à la guerre.

M. CAHILL: Qui est le directeur de la station?

L'hon. M. CRERAR: M. Archibald, successeur de M. Grisdale, qui a été nommé sous-ministre.

M. SINCLAIR (Queens, I.P.-E.): Y a-t-il un surintendant permanent de la ferme expérimentale de Charlottetown?

L'hon. M. CRERAR: Le surintendant de la ferme expérimentale de Charlottetown est en congé outre-mer, où il est chargé d'un travail spécial se rattachant à l'université Khaki. Ce travail, une fois terminé, il reviendra à son poste.

M. CAHILL: Quel est le chiffre de la dépense projetée à la ferme de Kapuskasing et à celle de Spirit-Lake, et quels ont été les résultats de l'œuvre de l'an dernier?

L'hon. M. CRERAR: La dépense estimative affectée à la ferme de Kapuskasing, pour cette année, est de 40,525 dollars. L'année dernière, nous avons acquis beaucoup de terrain qui a été mis en culture; nous y avons construit des bâtiments et amélioré l'outillage de la ferme, de manière à assurer la meilleure exécution des travaux. Pour la ferme de Spirit-Lake, l'estimation, cette année, est de 44,500 dollars pour à peu près le même genre d'ouvrage.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Les cultivateurs ont éprouvé beaucoup d'ennuis, par ce qu'ils n'ont pu obtenir de résultats du vert de Paris mis en vente aujourd'hui et utilisé pour détruire la doryphore de la pomme de terre. A-t-on fait quelques recherches à cet égard, à la station agronomique centrale ou aux stations auxiliaires ou dans les laboratoires?

L'hon. M. CRERAR: Je ne sache pas qu'on ait fait d'expériences pour faire l'essai de la valeur du vert de Paris vendu. D'après les règlements du département du Revenu de l'intérieur, le vert de Paris doit avoir un certain degré de force avant d'être mis en vente.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Est-il soumis à l'inspection?

L'hon. M. CRERAR: Oui, sous l'empire de la loi du Revenu de l'intérieur.

M. CAHILL: Quel est le montant du crédit qui a été dépensé l'an dernier pour les fermes expérimentales?

L'hon. M. CRERAR: Le sous-ministre m'informe que tout le montant voté l'an dernier a été dépensé.

M. CAHILL: Le ministre pense-t-il que ce montant supplémentaire est nécessaire pour cette année? Pense-t-il que ce soit un bon moment pour augmenter cette dépense? Je regrette de constater que chaque ministre demande des augmentations de dépenses; j'espérais que le démocrate ministre de l'Agriculture diminuerait les dépenses au lieu de les augmenter. Je remarque aussi qu'aucun ministre ne peut expliquer ces augmentations de dépenses. On dit simplement "c'est un crédit dont nous pouvons avoir besoin à l'avenir"; ou on explique "que nous prenons des dispositions pour quelque chose dont nous ne connaissons à peu près rien; mais nous voulons avoir assez dans notre budget; en d'autres termes nous voulons faire comme les autres vingt ministres; nous voulons augmenter nos dépenses sans nous inquiéter si nous aurons besoin de l'argent ou non." Ils semblent avoir l'idée que le pays compte sur des augmentations de dépenses—à toute vapeur en avant sans s'occuper d'où vient l'argent. Le ministre devrait expliquer au comité ce qu'il pense de toute l'administration du département de l'Agriculture, tel qu'il est constitué actuellement, et particulièrement de cette ferme centrale expérimentale et des autres. . .

M. le PRESIDENT: A l'ordre. L'honorable député aborde un sujet qui a été discuté très complètement cet après-midi lors de l'examen des crédits du gouvernement civil, quand il était absent. Je ne peux certainement pas permettre ce soir une répétition des mêmes arguments.

M. CAHILL: Nous délibérons un crédit de $1,200,000 pour les fermes expérimentales, et je désire demander au ministre s'il croit que le système actuel des fermes expérimentales est le meilleur moyen de propager de meilleures méthodes d'emploi de la semence, d'élevage de races améliorées, etc. Cette ferme de Spirit-Lake se trouve dans ma circonscription, tout à fait au nord. Il y a une autre ferme à Kapuskasing, située seulement à quelques milles; l'une est dans le Québec et l'autre dans l'Ontario. On dépense environ $80,000 par an sur ces fermes —un montant extraordinairement élevé. De plus, la dépense pour la ferme expérimentale d'Ottawa me paraît être hors de proportion avec les résultats qu'on en obtient. Le ministre nous dit qu'on y a produit une certaine variété de blé il y a quelques années. Les anciens membres de la Chambre me disent, d'autre part, que cet argument a été répété ici à satiété; cela paraît être chaque année la seule explication que l'on donne pour augmenter les dépenses. Le ministre ne pense-t-il pas que l'on pourrait adopter un meilleur système en établissant de plus petites fermes dans tout le pays et en faisant les opérations sur une base purement commerciale dans les différentes provinces? Ces grandes fermes à Ottawa et dans d'autres localités sont purement des fermes d'expérimentation. Une ferme de démonstration est tout à fait différente d'une ferme d'expérimentation. Une ferme de démonstration apprendrait aux cultivateurs du voisinage comment améliorer leurs graines, leur bétail et leur condition d'une façon générale; la ferme d'expérimentation, ou station agronomique, se livre à des expériences dont le cultivateur indépendant ne peut, semble-t-il, retirer aucun profit. Le ministre ne pense-t-il pas que cet argent pourrait être appliqué avec plus d'avantages à des fermes de démonstrations?

L'hon. M. CRERAR: Si l'honorable député s'était trouvé ici, il aurait obtenu au moins une grande partie des renseignements qu'il demande maintenant. Tout pays qui fait un effort pour s'assurer un bon développement agricole, entretient des stations agronomiques et des stations de démonstration.

Quant à l'augmentation de la dépense que critique l'honorable député, la question se résout d'elle-même, simplement parce que nous sommes obligés de parer à l'élévation des salaires, au renchérissement des matériaux pour des causes qui ne dépendent pas du ministre de l'Agriculture; alors, si nous voulons maintenir le crédit au même montant que l'an dernier, nous diminuerons l'utilité des fermes; ce serait agir inconsidérement que de le faire, et rien ne justifierait pareille mesure. Dans tous les pays du monde l'agriculture dépend de plus en plus de l'application de bonnes méthodes scientifiques, non seulement à la culture proprement dite des céréales, des fruits et des légumes; mais au soin et à l'élevage des animaux dont l'importance est immense. Par exemple, comme on l'a fait remarquer cet après-midi, les bœufs élevés au Canada sont inférieurs à ceux qu'on élève dans l'Argentine et aux Etats-Unis. Les expériences que l'on poursuit dans plusieurs fermes et stations agricoles, démontrent d'une manière concluante les avantages d'élever une meilleure classe d'animaux avec une dépense qui est égale ou même un peu plus faible que celle de l'élevage d'animaux inférieurs.

Ces faits sont publiés et sont communiqués aux cultivateurs qui visitent les fermes et se mettent personnellement au courant des expériences qui sont faites. Le temps est passé où il était possible de mettre en doute, avec quelques chances de succès, l'utilité et les avantages qu'offrent les fermes expérimentales. La question quant aux meilleures méthodes à adopter pour l'exploitation de ces fermes est peut-être discutable; cependant, je l'ai déclaré cet après-midi et je le répète de nouveau pour l'information de l'honorable député, d'après les renseignements que nous recueillons, il appert que la création des fermes de démonstration constituera peut-être la méthode la plus efficace de mettre les cultivateurs étroitement et directement au fait des expériences qui sont faites à ce sujet.

M. CAHILL: Quelle est la différence de poids entre les animaux qui sont élevés sur les ranches de l'Ouest et ceux qui sont élevés sur les fermes de l'est du Canada? Où les propriétaires de ranches se sont-ils procuré les renseignements pour affirmer qu'une certaine catégorie de bestiaux est meilleure que les autres? Pour ne citer qu'un exemple, est-ce que le Gouvernement possède des troupeaux à la Ferme expérimentale d'Ottawa ? Quels sont les bestiaux qui pèsent le plus et quelles sont les races qui s'adaptent le mieux dans les différentes parties du pays pour les fins de boucherie et autres ?

L'hon. M. CRERAR: Le département ne fait pas d'expériences sur la même échelle que les ranches, c'est-à-dire qu'il n'élève pas d'animaux en liberté. Pour ne citer qu'un exemple, on fait des expériences à la Ferme expérimentale relativement aux vaches laitières; on tente de choisir les meilleures races et de s'assurer des profits qu'elles peuvent faire réaliser, eu égard à la quantité et à la richesse du lait et de la crème qu'elles donnent. On fait aussi des expériences quant à la nourriture à donner aux bestiaux, non seulement à la Ferme expérimentale d'Ottawa mais encore dans les succursales, afin de déterminer les bénéfices que peut retirer un particulier en suivant les mêmes méthodes, et nous avons obtenu des résultats très intéressants. Je n'hésite pas à affirmer que des centaines de milliers de bulletins traitant de ces différentes questions sont distribués gratuitement aux cultivateurs, qui manifestent de plus en plus l'intérêt qu'ils portent à ces sujets par le nombre de demandes de renseignements venant de toutes les parties du pays.

M. CAHILL: Est-ce que, par le canal des Fermes expérimentales réparties par tout le pays, le département conseille les éleveurs dans le choix de la race de bestiaux qui s'adapte le mieux à certaines régions? Le ministre a affirmé, si j'ai bien compris, que le poids des bœufs destinés à la boucherie a été augmenté; en d'autres termes que l'on a amélioré la qualité du bœuf de boucherie par tout le pays. Si c'est le cas, de quelle façon le département de l'Agriculture s'y est-il pris pour obtenir ce résultat ?

L'hon. M. CRERAR: J'ai déjà expliqué les expériences qui se poursuivent sur les fermes expériemntales, de sorte que je ne vois pas trop ce que je pourrais ajouter aux détails que j'ai fournis.

M. CAHILL: Est-ce que l'on tente quelque chose pour aider à l'éleveur ?

L'hon. M. CRERAR: Certainement; tout le système en vigueur tend à cette fin

L'éleveur a l'avantage de visiter la Ferme expérimentale—et un grand nombre d'éleveurs le font chaque année—afin de se rendre compte "de visu" des expériences qui se font. De plus, les résultats de ces expériences sont publiés sous forme de brochures qui sont distribuées à des milliers d'éleveurs par tout le Canada. Ces brochures décrivent les expériences faites ainsi que les résultats obtenus.

M. MYERS: Est-ce que le ministre a fait inscrire au budget un crédit destiné à l'établissement d'une station d'expérience à Eston (Saskatchewan)? Le ministre doit avoir reçu des requêtes des cultivateurs de cette région, qui ressemble beaucoup à celle qu'a décrite l'honorable député de Swift-Current (M. Argue) cet après-midi.

L'hon. M. CRERAR: Nous avons inscrit au budget un crédit général pour l'établissement de nouvelles fermes de démonstration. Nous ne serons guère en mesure cette année, je le crains fort, de débourser de fortes sommes dans ce but. Nous avons, d'un côté, cela va sans dire, plusieurs honorables députés qui insistent pour que le département établisse de nouvelles fermes de démonstration; d'un autre côté, toutefois, nous voyons, ce soir, l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) soutenir qu'il est nécessaire de mettre un frein aux dépenses. Nous avons donc essayé d'adopter une politique de juste milieu; nous avons fait inscrire au budget un crédit qui sera suffisant, nous l'espérons, pour permettre l'établissement de quelques nouvelles stations expérimentales dans le cours de l'année; le point que soulève l'honorable député a déjà été signalé à mon attention et je l'examinerai sérieusement.

M. MYERS: Il n'existe pas de ferme expérimentale dans cette région où la sécheresse a causé des dommages sérieux depuis plusieurs années; je suis donc d'avis que l'établissement d'une station de démonstration serait de nature à faire beaucoup de bien aux cultivateurs de ce district.

M. CAMPBELL: Quel est le programme du Gouvernement touchant les stations de démonstration que le ministre se propose d'établir cette année? Seront-elles établies dans les régions anciennes ou dans les nouvelles, où il y a peu d'habitants, en vue de montrer ce que celles-ci pourraient produire?

L'hon. M. CRERAR: Toutes ces choses seront examinées avant que l'on décide du choix des terres où sera établie une nouvelle station. Je ne saurais dire pour le moment où elles seront situées. L'idée de mon honorable ami a du bon, et il en sera certainement tenu compte.

M. CAMPBELL: Je désirerais donner suite à mes observations en disant que, dans le nord du Manitoba, se trouve un territoire que l'on ne regarde point généralement comme favorable à la culture; je suis persuadé, toutefois, que des essais judicieusement entrepris établiraient que c'est une région vraiment agricole. Elle n'est pas la seule que l'on aurait tenu jusqu'ici pour impropre à la culture, lorsque de fait on en a tiré de bonnes récoltes. Il y a d'autres territoires également qui, méthodiquement traités, donneraient des résultats avantageux.

M. FAFARD: L'honorable ministre a-t-il l'intention de faire disparaître les taxes qui sont actuellement imposées sur les engrais chimiques?

M. le PRESIDENT: A la question. Cela n'a rien à faire avec les fermes expérimentales.

M. FAFARD: Monsieur le président, je crois que les engrais chimiques ont beaucoup à faire avec les fermes expérimentales.

M. le PRESIDENT: Le crédit en discussion a pour but l'établissement et le maintien des fermes expérimentales et n'a certainement rien à faire aux engrais chimiques. Quand nous arriverons à cet article je l'indiquerai à l'honorable député.

M. ARCHAMBAULT: Combien y a-t-il de stations agronomiques?

L'hon. M. CRERAR: Quatre: à Lennoxville, à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, à Kamouraska et à Spirit-Lake. Il y a aussi à Farnham une station pour le tabac.

Frais d'exécution de la loi concernant les insectes destructeurs et autres fléaux, $149,200.

M. McKENZIE: Cela s'applique, je suppose, à ce que l'on appelle vulgairement la "mouche à patate".

L'hon. M. CRERAR: Oui.

M. McKENZIE: L'administration a-t-elle découvert un moyen sûr d'exterminer cette vermine?

L'hon. M. CRERAR: L'administration a fait toute une série d'expériences à l'aide de différents insecticides, et les résultats obtenus ont démontré d'une manière concluante qu'avec des soins et un traitement convenables, il est possible d'écarter assez bien ce fléau, sinon de l'enrayer complètement.

M. McKENZIE: Je conçois que l'on puisse, à l'aide d'insecticides, enrayer pour l'heure la marche du fléau, mais il reparaîtra l'année suivante avec non moins de virulence. L'administration sait-elle si l'insecte demeure dans le sol, d'où il sort une autre année? Sait-elle s'il n'a pas plutôt des instincts migratoires? Pouvez-vous empêcher qu'il ne se reproduise?

L'hon. M. CRERAR: La difficulté que l'on éprouve à le faire disparaître entièrement d'une région vient surtout de ce que certains cultivateurs négligent d'arroser leurs pommes de terre. Il en résulte que dans toute région certains champs sont sujets à le voir reparaître. Je ne comprends pas bien le mode de reproduction de la punaise à pomme de terre, mais les essais ont démontré d'une manière décisive que, par un arrosage pratiqué avec suite par tous les cultivateurs d'une région, il est possible d'enrayer le fléau.

M. CAHILL: Combien y a-t-il d'employés dans ce service, et quel est le chiffre des traitements? Je remarque une augmentation dans ce crédit.

L'hon. M. CRERAR: L'augmentation est due à un relèvement du chiffre des salaires et à l'accroissement du prix des choses qui servent aux essais. Les insecticides de toute sorte coûtent davantage aujourd'hui, de même que les appareils et l'outillage nécessaires aux expériences. Il est pourvu en outre aux traitements de trois aides additionnels pour des investigations dans d'autres sens. Je regarde ce travail comme un des plus importants de tous ceux qui concernent l'agriculture. Il y a vraiment de l'intérêt à suivre les expérience que l'on tente et à voir les résultats que l'on peut obtenir par l'utilisation de moyens propres à détruire ces fléaux, lesquels diminuent grandement la valeur de nos récoltes.

M. CAHILL: Est-ce que la rouille des blés serait comprise sous ce titre?

L'hon. M. CRERAR: Oui, et nous faisons des expériences de cette nature.

M. PEDLOW: Ce crédit a pour objet la mise à exécution de la loi concernant les insectes destructeurs et autres fléaux . Est-ce que sous ce titre ne viendrait pas l'élimination de ceux qui font des bénéfices excessifs sur les vivres?

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Que l'honorable député discute sérieusement.

L'hon. M. CRERAR: Nous n'avons pu encore trouvé d'insecticide qui en ait raison.

[L'hon. M. Crerar.]

M. PEDLOW: Je vois dans les journaux qu'une quantité considérable de denrées d'entrepôt frigorifique ont été détruites à Montréal, et je me demandais si une partie de ces fonds ne pourrait être employée en vue de parer à la nécessité de détruire les produits alimentaires.

Pour le développement de l'industrie laitière, le perfectionnement du transport, la vente et le commerce des aliments et des autres produits agricoles.

L'hon. M. CRERAR: C'est le même montant que l'an dernier. Le crédit du dernier exercice a été un peu plus que suffisant pour répondre à nos besoins.

M. CAHILL: Les expériences en industrie laitière ne se font-elles qu'à la ferme centrale, ou à d'autres stations comme celles de Spirit-Lake et d'Indian-Head?

L'hon. M. CRERAR: Nous avons deux stations auxquelles se poursuivent ces travaux, une en Ontario, et une autre au Nouveau-Brunswick. Depuis plusieurs années, le ministère a eu pour principe de venir en aide au développement du service de la réfrigération, notamment sur les chemins de fer.

M. McKENZIE: Ce crédit porte sur "la vente et le commerce des aliments et des autres produits agricoles". Cela permet-il de supposer que le ministère s'occupe des wagons réfrigérants, par exemple? Le ministère fournit-il la réfrigération pour le transport du poisson et d'autres produits putrescibles que l'on transporte d'un endroit à un autre?

Cette question est de la plus haute importance. Les pêcheurs du littoral de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard se plaignent de ce que les wagons réfrigérants, mis à leur disposition, sont très mal aménagés et de ce qu'une forte proportion du poisson et d'autres produits mis en entreposage frigorifique deviennent impropres à la consommation humaine avant leur arrivée à destination. Il faut que le poisson soit tenu frais et bien pourvu de glace d'une étape de transport à l'autre jusqu'au moment de la vente définitive. On s'est plaint de ce que l'on ne remédie pas à cet état de choses et de ce que la glace fournie au point de départ n'est pas remplacée, et le poisson se gâte. Si ce crédit est destiné à cette phase spéciale du transport et à en confier la surveillance au ministère de l'Agriculture, je ferai ressortir en toute sincérité auprès du ministre la nécessité d'avoir le système le plus parfait qu'il soit possible de concevoir.

On devrait s'occuper non seulement de ce qui s'impose au ministère, mais on devrait ne rien épargner pour encourager les gens à apporter le soin convenable au transport et ce en vue d'obtenir les meilleurs résultats et les plus grands avantages. J'ai toujours pensé—et à plusieurs reprises, j'ai signalé la chose au Gouvernement—qu'en sus des mesures prises pour assurer le soin requis des produits alimentaires au cours du transport en wagons, il devrait aussi exister un endroit convenable pour recevoir les wagons eux-mêmes à leur arrivée au point de destination, quelque sorte de hangar d'entreposage frigorifique où le wagon pourrait être mis à l'abri de toute contamination jusqu'au moment où la marchandise en est déchargée. Il arrive parfois, à ce qu'on m'assure, que ces wagons stationnent dans une cour sans surveillance, et en maints cas des aliments précieux, comme du poisson, se gâtent, deviennent impropres à la consommation et on est obligé de les jeter. Je ne suis pas sûr si cela est du domaine du ministère de l'Agriculture, mais ce crédit porte à croire qu'il en est ainsi. Dans ce cas, je ne saurais trop insister auprès du ministre, et en tout cas auprès du ministère qui s'occupe de la chose, sur la haute importance de cet aspect de la question du transport.

L'hon. M. CRERAR: Ce crédit ne porte que sur le transport des produits laitiers et des fruits; cela ne comprend pas le poisson qui est l'objet d'un crédit du ministère de la Marine et des Pêcheries.

La subvention a pour objet la recherche méthodique et la mise à la portée du producteur des avantages à retirer de l'utilisation d'un bon service de réfrigération pour le transport de ses denrées putrescibles. Je conviens fort bien avec le chef de l'opposition que c'est une question de très haute importance. Les producteurs et le public en général, n'ont pas, j'oserai dire, reconnu tout l'avantage qu'on peut retirer de l'entreposage frigorifique et de la réfrigération, non seulement dans le transport par voies ferrées mais aussi en navigation maritime. Afin d'aider à ce service le Gouvernement a, comme je l'ai déjà dit en Chambre précédemment, affecté un crédit à la construction d'une installation d'entreposage frigorifique public au port de Montréal sous la surveillance des commissaires de ce port. C'est en vue de répondre au besoin dont parle le chef de l'opposition, c'est-à-dire, assurer un endroit d'entreposage convenable pour les denrées en attendant leur réexpédition. Une partie de cette subvention est affectée au contrôle des vaches laitières des troupeaux ordinaires. Nous avons un personnel d'inspecteurs, et l'on encourage les cultivateurs à surveiller le rendement en lait de leurs divers animaux.

On a obtenu des résultats remarquables et plusieurs cultivateurs font le triage des animaux qui ne rapportent rien. Il est aussi pourvu à l'inspection des cargaisons lors de l'expédition en Europe de denrées d'une nature périssable. L'inspection a lieu non seulement aux ports d'embarquement, mais aussi dans le Royaume-Uni. On se sert de thermomètres enregistreurs dans les compartiments frigorifiques des vaisseaux, et l'on enregistre toutes les variations de la température pendant la traversée. Ces renseignements sont conservés dans les archives du département. De plus, une faible somme servira à la préparation de plans pour la construction de bâtiments convenables à l'industrie laitière.

Des beurreries et des fromageries et des personnes qui s'intéressent à cette industrie nous demandent très souvent des conseils au sujet des bâtiments qui répondraient à leurs besoins, et nous nous efforçons de leur fournir les renseignements nécessaires. Les crédits compris sous ce titre s'appliquent en grande partie à ces travaux. Le progrès de l'industrie laitière au Canada est d'une grande importance. La Grande-Bretagne importe chaque année près de 500,000,000 de livres de beurre, et le Canada lui en fournit une faible partie, quelques millions de livres, au plus. Les importations annuelles d'œufs de la Grande-Bretagne sont aussi énormes, mais la part du Canada n'est que de quelques millions de douzaines. Afin de tirer plein parti de ce débouché et de retenir la clientèle, il nous faut faire deux ou trois choses importantes. Nous devons d'abord produire un article de la meilleure qualité possible, et le département cherche à le faire comprendre aux différents producteurs. En deuxième lieu—et cela a une importance égale—il doit y avoir des moyens de transport satisfaisants. Si l'on expédie de Montréal à Halifax, ou dans un autre port, un plein wagon de beurre et qu'on le laisse sur le quai, un jour ou deux, pendant les chaleurs, le beurre se gâte et ne peut jamais redevenir ce qu'il était en premier lieu. Par conséquent, des moyens de réfrigération suffisants sur les wagons et les vaisseaux sont de la plus haute importance. Cette division s'occupe généralement d'étudier cette question, et au moyen d'essais, de recherches et d'enquêtes, de découvrir la meilleure manière de parvenir à ce résultat.

M. McKENZIE: Le Canada a-t-il réussi à se procurer des wagons-glacières sûrs pour le transport des denrées d'une nature périssable, telles que le beurre ou les fruits? Bien que nous fussions censés avoir des wagons-glacières propres au transport de ces articles, ceux dont nous nous servions étaient complètement insuffisants et leur emploi a causé de grandes pertes. A-t-on fait des essais ou des améliorations? Sommes-nous plus près du but auquel nous tendons: avoir un wagon-glacière parfait?

L'hon. M. CRERAR: Nous avons fait l'essai de wagons refroidis au moyen de la glace et de wagons refroidis au moyen de la saumure, et le résultat semble indiquer que ces derniers sont les plus efficaces. Ces essais ont duré longtemps et les résultats ont été notés et comparés avec soin. Jusqu'à présent, ils semblent prouver incontestablement le grand avantage qu'il y a à prendre les précautions voulues dans l'expédition des denrées et dans le choix des moyens de réfrigération. On peut se servir d'un wagon-glacière, mais si l'on ne prend pas les précautions voulues depuis le départ du wagon jusqu'à son arrivée à destination, l'essai aura probablement de mauvais résultats. Tous les efforts du département tendent à découvrir la meilleure manière d'obtenir les résultats désirés.

M. SEXSMITH: Le ministre peut-il nous donner des renseignements sur la quantité d'oléomargarine qui a été fabriquée ou vendue au Canada?

L'hon. M. CRERAR: Le commissaire de l'industrie laitière m'apprend que 14,000,000 de livres ont été vendues au Canada depuis que l'interdiction a été levée au mois d'octobre 1917. Près de 8,000,000 de livres étaient de fabrication canadienne.

M. SEXSMITH: Quelles maisons fabriquent la margarine?

L'hon. M. CRERAR: Les abattoirs Harris et Swift sont les deux principales maisons.

M. SEXSMITH: Un règlement sévère s'applique à la vente de ce produit, j'imagine.

L'hon. M. CRERAR: Oui, un règlement sévère tant pour la fabrication que pour la vente.

M. SEXSMITH: Et pour la qualité?

L'hon. M. CRERAR: Oui.

M. CAHILL: Par quel moyen apprend-on aux cultivateurs et aux laitiers qu'il est à désirer qu'ils contrôlent leurs vaches de manière à se procurer les meilleures. Jusqu'à quel point le département encourage-t-il ce contrôle?

L'hon. M. CRERAR: L'an dernier, le nombre des vaches contrôlées a été de 27,000.

M. CAHILL: Où?

L'hon. M. CRERAR: Par tout le Canada, mais surtout dans les provinces d'Ontario et de Québec, où l'industrie laitière tient une large place. Cette tâche est assignée aux beurriers et fromagers, vu qu'ils possèdent les connaissances qu'il faut pour exercer ce contrôle de façon satisfaisante.

M. SEXSMITH: Je crois savoir que le mode de contrôle des vaches laitières n'est plus tout à fait le même. Il y a un an ou deux, le contrôle était, en certains districts, confié à des représentants du ministère. Le système actuel est-il aussi satisfaisant que l'ancien ?

L'hon. M. CRERAR: Le service était autrefois effectué par des inspecteurs nommés par le ministère, mais il n'en est plus ainsi, et nous nous efforçons de remplacer les inspecteurs par les beurriers et fromagers auxquels nous payons un léger honoraire pour l'épreuve de chaque vache. C'est autant d'ajouté à ce qu'ils gagnent à leur métier, et nous constatons que par le nouveau système le service devient beaucoup plus complet et moins coûteux.

M. SEXSMITH: Quel résultat a-t-on obtenu de l'emploi des fromagers ?

L'hon. M. CRERAR: Le meilleur possible.

Pour favoriser l'établissement d'entrepôts frigorifiques en vue de la meilleure conservation et manutention des produits alimentaires de nature périssable, $25,000.

M. CAHILL: Que signifie ce crédit ?

L'hon. M. CRERAR: La loi de 1908 autorisait le Gouvernement à subventionner la construction d'entrepôts frigorifiques par tout le Canada. Aux termes du règlement, là où il s'établissait un de ces entrepôts, le Gouvernement devait solder 30 p. 100 des frais de construction, le paiement devant s'effectuer en plusieurs versements annuels. On a payé de ce chef plus de $650,000 depuis l'autorisation des subventions à venir jusqu'au début de la guerre. Depuis 1914, il n'a pas été accordé de subventions nouvelles, sauf à l'égard d'un seul entrepôt dont l'entreprise avait été adjugée avant l'ouverture des hostilités.

M. CAHILL: Où cela ?

L'hon. M. CRERAR: A Saskatoon. Après avoir examiné la question, le ministère a récemment pris une décision qu'il a fait ratifier par un décret du conseil rendu en conformité de certaine disposition de la loi et aux termes duquel nous devons cesser d'aider à la multiplication des entrepôts frigorifiques appartenant à des particuliers. La loi nous permet encore, cependant, de subventionner l'établissement d'entrepôts municipaux; ce sont les seuls auxquels nous accorderons désormais de l'aide.

M. COWAN: Le Gouvernement s'est-il réservé quelque empire sur les entrepôts frigorifiques en échange des 30 p. 100 de $650,000 dont il a fait don aux propriétaires?

L'hon. M. CRERAR: Il avait jusqu'à certain point le droit de réglementer les tarifs d'entreposage. A vrai dire, le système n'a abouti, au point de vue de l'intérêt public, qu'à des résultats assez peu satisfaisants. Le plus souvent, les particuliers ou les compagnies qui faisaient ériger des entrepôts faisaient de l'entreposage pour leur propre compte, et la loi nous permettait assez difficilement de réglementer leurs tarifs. Nous projetons en ce moment d'édicter un règlement aux termes duquel les entrepôts frigorifiques devront être patentés et assujétis à une surveillance un peu plus étroite relativement à leurs recettes.

M. COWAN: Je suppose que dans ces entrepôts une partie de l'espace doit être réservé à l'usage du public. Un cultivateur peut-il exiger d'une compagnie qu'elle lui cède un peu de place, ou la compagnie a-t-elle le droit de céder tout ce qu'il y en a à une ou deux personnes ?

L'hon. M. CRERAR: Comme tout le monde, les cultivateurs ont droit à l'usage de l'entrepôt tant qu'il n'est pas complètement rempli. Toutefois, rien n'oblige les exploitants d'entrepôts frigorifiques à réserver de la place pour l'usage du public; aussi, règle générale, le propriétaire d'un entrepôt utilise-t-il toute la place à lui seul. Le public a droit à l'usage de tout ce qu'il y a de place libre.

M. COWAN: Il serait opportun de prescrire dans le règlement qu'une certaine partie de la place doit être réservée au public. Ce serait un excellent moyen, ce me semble, de mettre fin au régime qui prévaut à l'heure actuelle.

L'hon. M. CRERAR: D'ordinaire, le public obtient toute la place dont il a besoin, et je doute que le Gouvernement puisse pousser la réglementation aussi loin que le voudrait l'honorable député.

M. COWAN: Il devrait pouvoir le faire.

M. LEGER: Combien y a-t-il d'entrepôts frigorifiques au Nouveau-Brunswick, et où sont-ils situés ?

L'hon. M. CRERAR: Il y en a deux dans le Nouveau-Brunswick auxquels nous accordons des subventions, un à Woodstock et l'autre à Saint-Jean.

M. CAHILL: L'usage de donner des subventions aux entrepôts frigorifiques privés a été abandonné et je crois que le ministre n'y est pas très favorable. Quelle est la politique actuelle du Gouvernement à ce sujet?

L'hon. M. CRERAR: Comme je l'ai dit, cet après-midi, le Gouvernement a disposé d'un peu plus d'un million pour la construction d'un entrepôt frigorifique dans le port de Montréal. Quant à ce que nous ferons dans l'avenir, bien que le Gouvernement n'ait encore arrêté aucune politique définie, je suis d'avis, personnellement, que le plan adopté pour Montréal devrait se répéter pour d'autres centres d'exportations.

M. CAHILL: Pensez-vous qu'on le fera?

L'hon. M. CRERAR: Je crois qu'on finira par le faire. Il me semble que ce serait mieux si les municipalités entreprenaient elles-mêmes la construction d'entrepôts frigorifiques municipaux.

Certaines villes de l'Ouest l'ont déjà fait. Je me rappelle New-Westminster, entre autres, dont le conseil municipal et celui de la municipalité voisine se sont unis pour la construction d'un entrepôt frigorifique. Les marchands de la ville et les cultivateurs de la région voisine pourront s'en servir.

M. CAHILL: Le ministre ne pense-t-il pas que si l'on enlevait les droits des entrepôts frigorifiques, cela aurait pour effet de faciliter la construction de nombreux entrepôts frigorifiques dans le pays? Ne croit-il pas que ce serait avantageux?

M. COWAN: Quelle question!

L'hon. M. CRERAR: Je pense que cela pourrait aider.

M. SINCLAIR (I.-P.-E.): L'article que nous étudions concerne-t-il toutes les espèces de vivres, y compris le poisson?

L'hon. M. CRERAR: Non.

M. SINCLAIR: Le crédit se rapporte aux entrepôts frigorifiques "pour une meil-

leure conservation et manutention des vivres", mais il n'est pas question de poisson.

L'hon. M. CRERAR: J'ai dit en réponse au leader de l'opposition que l'article ne se rapportait qu'aux fruits et aux produits de la ferme. Les crédits des pêcheries font mention du poisson.

M. PEDLOW: Quelle est l'étendue de la juridiction du Gouvernement sur les entrepôts frigorifiques? Ainsi, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a appelé l'attention du Gouvernement, hier, sur la quantité. Il s'agit même de plusieurs tonnes de vivres détruites dans la ville de Montréal. Ne vaudrait-il pas mieux conserver que détruire, en de telles circonstances? Si le Gouvernement exerce une certaine juridiction sur les entrepôts, ne devrait-il pas forcer les propriétaires à livrer les produits en entrepôts avant de les laisser pourrir et les détruire?

L'hon. M. CRERAR: L'honorable député aborde un problème très vaste. Touchant le cas dont il parle, je crois que les produits étaient en mauvais état avant d'avoir été mis en entrepôt. Je n'hésite nullement à déclarer que sans les entrepôts frigorifiques, la perte et la détérioration des vivres serait beaucoup plus considérable. Le Gouvernement doit-il exercer les pouvoirs dont parle mon honorable ami? Voilà une question à examiner. Ces entrepôts frigorifiques, si je comprends bien, sont soumis à des règlements municipaux, et je suis d'avis qu'il vaut mieux, pour les municipalités, de s'occuper elles-mêmes de ces questions que de s'adresser aux autorités fédérales. En d'autres termes, il est préférable, en principe, de s'adresser à l'autorité municipale, avec succès ou non, plutôt que de faire appel au gouvernement fédéral.

M. PEDLOW: Si je ne me trompe, en vertu des conditions du crédit que nous étudions, le Gouvernement exerce une certaine juridiction sur les entrepôts frigorifiques. N'est-ce pas un crime de laisser perdre de bons vivres? Le Gouvernement ne devrait-il pas intervenir et forcer les propriétaires des entrepôts de vendre les provisions avant qu'elles ne puissent plus servir à la consommation?

L'hon. M. CRERAR: On a exercé une certaine juridiction, mais, comme je l'ai déjà dit, elle n'a pas été très efficace, surtout après que les subventions ont été reçues, parce que le propriétaire d'un entrepôt frigorifique a souvent besoin de cet espace pour lui-même.

Cependant, je crois qu'en général le public a été bien servi. Quant à l'autre point soulevé par l'honorable député qui l'appuie auprès du Gouvernement, c'est-à-dire l'accaparement et la vente des denrées à certaines périodes par l'Etat, je n'y vois aucun rapport avec le crédit que nous discutons et c'est une question sur laquelle je ne suis pas prêt à donner mon opinion.

M. COWAN: En vertu de la loi qui a permis de donner de l'aide pour la construction des divers entrepôts frigorifiques, cette aide n'a été accordée qu'à un seul établissement dans chaque localité et cette politique n'a pas comblé les espérances du Gouvernement. Je veux donc demander si l'existence de cet établissement particulier dans une municipalité serait un empêchement à ce que cette municipalité reçoive l'aide que lui promet le projet en discussion?

L'hon. M. CRERAR: Je ne pourrais pas vous donner une réponse précise à brûle-pourpoint.

M. COWAN: J'espère que le ministre s'occupera de la question.

L'hon. M. CRERAR: Certainement.

M. PELLETIER: S'il s'agit des entrepôts appartenant au public, devons-nous croire que le Gouvernement leur accordera des subsides, comme il l'a fait autrefois pour les compagnies particulières? Supposons, par exemple, que certaines municipalités désirent établir des entrepôts. Le Gouvernement a-t-il l'intention de leur donner de l'aide jusqu'à concurrence de 30 p. 100 des frais de construction, ou bien leur viendra-t-il en aide à un moment donné?

L'hon. M. CRERAR: Les municipalités qui désireront établir dans leur district, des entrepôts frigorifiques leur appartenant, pourront demander de l'aide. Si elles le font, leur demande sera prise en considération et, si tout est parfait, il existe une disposition pour les aider. Comme je l'ai déjà dit, la coutume d'accorder une aide pécuniaire pour la construction d'entrepôts sera abandonnée.

M. CAHILL: Le Gouvernement a adopté le principe de la nationalisation en ce qui regarde les chemins de fer et je demande s'il a l'intention de poursuivre la même politique en ce qui touche aux entrepôts frigorifiques. Je crois que si le Gouvernement agissait ainsi la nationalisation serait bien plus avantageuse et bien plus profitable au public que si l'on appli-

que son principe dans quelque autre direction.

L'hon. M. CRERAR: J'ai déjà dit que le Gouvernement a débuté en décidant la construction d'un entrepôt à Montréal. J'ai ajouté que je n'étais pas à même de déclarer ce que serait la politique générale du Gouvernement à ce sujet.

M. CAHILL: Comment pouvons-nous connaître la politique du Gouvernement relativement à diverses questions récemment soulevées à la Chambre? Les ministres qui s'occupent du budget sont toujours inhabiles à nous renseigner sur la ligne de conduite du Gouvernement. Il semble être surtout un gouvernement d'individus, chacun ayant en tête son propre ministère et chacun incapable de dire jusqu'où les attributions de ce ministère peuvent aller. Cette affaire d'entrepôts frigorifiques est, pour le peuple canadien, une des plus graves qu'il ait à étudier, et le Gouvernement devrait avoir à ce sujet une politique arrêtée. La presse nous porte à croire que les individus qui dirigent les entrepôts frigorifiques et les maisons de salaisons ont réalisé des bénéfices fantastiques. Les ministres du cabinet ont défendu la réputation et le génie en affaires des gens qui ont réalisé ces gros profits.

Aujourd'hui, en Canada, l'état de choses est loin d'être satisfaisant pour les ouvriers qui sont convaincus que les entrepôts retirent des profits trop élevés tant du producteur que du consommateur. Il est probable que 25 p. 100 ou un tiers des produits canadiens sont perdus faute d'espace pour les entreposer. La construction d'un entrepôt à Montréal n'intéressera nullement les autres parties du pays. Aux Etats-Unis et dans les pays d'Europe, la construction d'entrepôts frigorifiques semble une question fort simple. En tenant compte de la longueur des parcours d'expédition et des conditions existantes au pays, ne serait-il pas bon que le Gouvernement découvrît ce qu'il en coûte pour construire un entrepôt afin d'être à même de renseigner les villes à ce sujet? Un entrepôt frigorifique est aussi important qu'une porcherie ou un poulailler. Si, pour favoriser une politique dans ce sens, il est nécessaire de laisser entrer certains articles en franchise, le Gouvernement peut le faire, comme il l'a fait dans le cas des tracteurs agricoles. Le Gouvernement devrait réduire le coût de l'existence en facilitant l'usage des entrepôts et en forçant les exploiteurs à livrer leurs marchandises plutôt que de les laisser pourrir. Les ministres disent que le Gouvernement ne peut rien faire. Cependant, ne peut-il pas faire tout ce qu'il veut avec les pouvoirs qui lui ont été accordés par la loi des mesures de guerre et autres lois de ce genre?

Tout ce qui faut, c'est du courage. Si mon honorable ami en faisait preuve, s'il contentait le peuple, les pauvres gens, les producteurs, plutôt que les exploiteurs, il serait aujourd'hui en meilleures grâces auprès du Canada. J'espère que cela obtiendra un examen sérieux de la part du ministre, et qu'il considérera la question des entrepôts frigorifiques comme la plus grave que le Canada ait à décider.

L'hon. M. CRERAR: Mon honorable ami n'est guère conséquent. Il dément l'attitude qu'il a prise tout à l'heure, quand il a critiqué vivement une dépense additionnelle de 100,000 piastres, et qu'il soutint que nous devrions pratiquer l'économie. De fait, il m'impressionna fort par l'ardeur de ses instances. Maintenant, il propose que nous abordions une politique qui entraînerait une dépense de plusieurs millions. Si l'honorable député désire le connaître, voici mon avis sur la politique à suivre. C'est celle que l'on a adoptée, s'il faut en juger par les nouvelles qu'on en a eues ou ce qui a été fait. Elle impose à l'administration fédérale le devoir de fournir les facilités nécessaires au transport de ces produits et à leur conservation aux ports de mer, ainsi que d'aider en général au commerce et à l'industrie du pays. Si l'honorable député compte sur l'érection d'entrepôts frigorifiques dans chaque ville ou village du Canada, c'est une entreprise considérable, et elle serait mieux exécutée par l'initiative municipale. Nous avons déjà décidé d'encourager au moyen de primes la création d'entrepôts frigorifiques municipaux. Toute ville du comté de mon honorable ami, ou du Canada, peut déclarer au Gouvernement qu'elle se propose d'ériger un entrepôt frigorifique municipal ouvert au public, marchands et cultivateurs ou autres intéressés. Le Gouvernement, sous certaines conditions contribuera 30 pour 100 du coût des travaux. Il serait bon de mettre ce système à l'essai quelques années et d'en voir les résultats; ce serait mieux que de se lancer dans une dépense qui pourrait atteindre les millions.

M. CAHILL: Le département fournit-il les noms de ces municipalités qui désirent des entrepôts frigorifiques?

L'hon. M. CRERAR: La division de la laiterie et de l'entreposage donne les meil-

leurs renseignements sur cette matière; elle les a réunis et elle est prête à soumettre des plans, des suggestions et des expertises sur l'entreposage frigorifique le mieux adapté aux différentes localités.

M. TOLMIE: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'ériger un entrepôt frigorifique à Halifax ou autre endroit convenable des Provinces maritimes? Cela serait un grand appoint pour la formation d'un commerce d'exportation. J'apprends que les cultivateurs des Provinces maritimes sont gravement entravés. Ils n'ont pas d'entrepôts frigorifiques et ils doivent expédier leurs produits à de longues distances, comme à Montréal, et à des frais élevés. Il s'ensuit qu'en nombre de cas leur bétail n'obtient pas la moitié du prix qu'il aurait sur le marché de Toronto. Un entrepôt frigorifique serait d'un grand secours à l'industrie du bétail, dans cette région du Canada.

L'hon. M. CRERAR: Le Gouvernement examinera la proposition émise par notre honorable collègue. Aucune décision n'a été prise concernant l'érection d'un entrepôt frigorifique à Halifax ou à tout port de l'Atlantique autre que Montréal, où nous avons inauguré la chose.

M. LEGER: Je me rallie à l'idée de créer un entrepôt frigorifique de l'Etat dans les Provinces maritimes. J'engagerais aussi le Gouvernement à le faire visiter fréquemment par un inspecteur compétent. Si je suis bien renseigné, il y a, par tout le Canada, plusieurs entrepôts frigorifiques remplis de denrées qu'on y garde pour attendre la hausse des prix. Ces entrepôts devraient être visités par des inspecteurs de l'Etat; les vivres devraient y être vendus, au lieu d'y être gardés pour hausser les prix. Le peuple en profiterait. Ces monopoles ou coalitions se rassemblent et remplissent les entrepôts de denrées qu'ils conservent jusqu'à ce que les prix aient monté.

Comme l'a dit un de nos collègues, une grosse quantité de comestibles est de la sorte gaspillée à Montréal. Le prix des choses s'accroît tellement qu'il est presque impossible de vivre aux pauvres gens. Le Gouvernement doit prendre des mesures pour que les entrepôts soient vidés à certaines époques de l'année, au lieu d'être continuellement remplis de comestibles, ce qui fait monter les prix.

M. McKENZIE: Je suis heureux que l'honorable député de Victoria ((M. Tolmie) ait soulevé la question de la construction d'entrepôts frigorifiques par l'Etat dans les ports de l'Atlantique. Je crois savoir que le département de l'Agriculture de la Nouvelle-Ecosse a insisté auprès du ministre afin que des mesures soient prises pour l'érection à Halifax d'un entrepôt frigorifique dans le genre de celui qu'on se propose d'ériger à Montréal. Je n'ai rien à dire contre la construction d'un entrepot à Montréal, mais on me dit qu'une des raisons pour lesquelles cet entrepôt est construit est de faciliter l'expédition de viande de bœuf congelée ou autre à n'importe quelle époque de l'année. Le ministre sait très bien que l'époque à laquelle on peut expédier de Montréal est limitée à une certaine période de l'année. Pendant plusieurs mois le port de Montréal est gelé et les vaisseaux ne peuvent ni y venir ni en partir. Dans le port d'Halifax la navigation est ouverte pendant 365 jours de l'année tous les ans. On peut en dire autant de Saint-Jean, quoique les conditions ne soient pas tout à fait aussi faciles qu'à Halifax. Il y a peut-être ici des députés du Nouveau-Brunswick qui pourront me critiquer si je dis que la marée haute offre de grandes difficultés dans le port de Saint-Jean. Néanmoins il est ouvert toute l'année et les navires peuvent y circuler librement. Si le Gouvernement a décidé qu'il y avait lieu de dépenser un million pour la construction d'un entrepôt frigorifique qui devra aider au transport sur l'Atlantique, cet établissement devrait être placé à un endroit où les navires peuvent aller et venir pendant toute l'année. C'est pour cette raison que je crois qu'il serait bon d'ériger ces entrepôts à Halifax et à Saint-Jean, ou tout au moins à l'un ou l'autre de ces endroits. Etant donné que le département de l'agriculture de la Nouvelle-Ecosse a fait sa demande et vu que je ne sache pas que le Nouveau-Brunswick en ait fait une, bien que le besoin soit aussi grand dans une province que dans l'autre, le ministre devrait donner suite à la très juste représentation qui lui est faite. Si je ne me trompe, l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) qui a soulevé cette question, est le président d'une certaine association qui s'occupe de questions agricoles dans toute la province.

M. TOLMIE: Le Canadian National Live Stock Council, qui est composé de représentants des unions d'éleveurs de l'Est et de l'Ouest.

M. McKENZIE: L'opinion de mon honorable ami fait autorité et je suis heureux qu'il en ait parlé. Je voudrais faire signaler au ministre une chose extraordinaire qui s'est passée en Nouvelle-Ecosse l'an dernier. Les cultivateurs de plusieurs comtés

tels que Pictou et Antigonish (ce dernier est exclusivement agricole) sont d'excellents cultivateurs. L'an dernier ils se sont aperçus que le foin n'était pas suffisamment bon et ils ont été obligés de vendre des centaines d'animaux. Ils les ont vendus à une personne qui ne pouvait faire autrement que de les abattre et les mettre en entrepôt frigorique. Comme il n'y a pas d'entrepôt frigorifiques dans les Provinces maritimes les bestiaux furent envoyés vivants à Montréal ou à Toronto; là on les a abattus et la viande fut gardée en entrepôt frigorifique tout l'hiver. Puis elle fut renvoyée en Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire à une distance d'environ 1,500 milles, et, là, elle fut vendue aux mineurs, aux bucherons et autres. Le ministre comprendra facilement l'augmentation énorme que devait subir nécessairement le prix de ce produit du fait de son transport.

L'hon. M. CRERAR: Est-ce qu'il n'y a pas d'abattoirs dans les provinces maritimes?

M. McKENZIE: Non, mais je comprends que ceux qui sont dans le commerce des bestiaux sont tout prêts à construire des abattoirs si on peut leur procurer des entrepôts frigorifiques. La construction d'entrepôts frigorifiques serait pour eux trop onéreuse et c'est pourquoi ils s'attendent à ce que le Gouvernement les construise lui-même. Ce serait pour celui-ci un bon placement et un acte de bonne administration. Relativement à l'entrepôt de Montréal, le Gouvernement a-t-il l'intention de le disposer de façon à ce que l'on puisse y faire entrer les wagons. Pour cela il faudrait que l'étage inférieur de l'édifice soit dans le genre d'une cour de marchandises comme dans les gares. Si l'on adoptait cette disposition cela sauverait énormément de temps dans la manipulation des produits. Il se peut que l'on ait besoin d'avoir recours à cela seulement de temps en temps, mais ce serait cependant une bonne chose. J'ai particulièrement en vue ce qui se passe pour les chargements de poisson qui viennent des Provinces maritimes. Dans les villes, le vendredi est le grand jour du poisson et le meilleur temps pour vendre le poisson à Montréal et à Toronto est le jeudi et le vendredi matin de bonne heure. Si le chargement arrive là le lundi ou le mardi il doit rester dans la cour pendant plusieurs jours, alors que la demande du poisson est peu considérable. Le poisson se détériore et l'on ne peu plus le vendre, parfois c'est une perte totale.

S'il y avait dans l'entrepôt frigorifique un endroit où un wagon pourrait circuler et stationner jusqu'à ce que les marchandises soient vendues, les expéditeurs auraient là une garantie contre le gaspillage et en éprouveraient une vive satisfaction. Si la chose est réalisable et que la confection des plans ne soient pas trop avancée, je suggère qu'on fasse, dans une mesure limitée du moins, des installations et des aménagements de ce genre dans tous les entrepôts frigorifiques qu'on veut construire.

L'hon. M. CRERAR: L'entrepôt frigorifique qui doit être érigé à Montréal sera sous la direction des commissaires du port. Je sais que des ingénieurs compétents sont allés aux renseignements et le commissaire de l'industrie laitière et de la réfrigération, M. Ruddick, a accompagné un des ingénieurs dans plusieurs villes des Etats-Unis, pour visiter les installations d'entrepôts frigorifiques qui s'y trouvent. Je n'en doute nullement, par suite de ces recherches, Montréal sera doté d'installations et d'appareils frigorifiques tout à fait modernes. Le chef de l'opposition propose qu'on fasse des aménagements qui permettent de faire circuler un wagon de chemin de fer dans le bâtiment et que le tout soit entreposé à titre de chargement de wagon; mais à mon avis, cela n'est pas réalisable. Il serait fort difficile, pour ne pas dire impossible, de mettre la chose à exécution. L'outillage et les appareils les plus modernes seront installés pour la réfrigération du poisson, des fruits et des autres produits avariables qui sont expédiés.

Maintenant pourquoi a-t-on choisi Montréal? Montréal, sans doute, est un port d'été, et c'est durant les mois d'été, alors que la température est élevée, que le besoin de ces magasins frigorifiques se fait le plus vivement sentir. Voilà pourquoi on a choisi Montréal comme point de départ. Il existe déjà un entrepôt frigorifique à Saint-Jean sous la direction de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Halifax n'est pas encore doté de ces installations, je souscris volontiers aux observations formulées par le chef de l'opposition touchant la nécessité d'installations convenables pour abattoirs et entrepôts frigorifiques en Nouvelle-Ecosse, ou du moins en une des Provinces maritimes, et la Nouvelle-Ecosse, serait sans doute celle où il conviendrait de les établir, afin de stimuler le développement de l'industrie du bétail en cette partie du Canada. Il est bien vrai, comme on l'a dit, qu'on expédie parfois les bestiaux de la Nouvelle-Ecosse à Montréal,

pour l'abatage, et les viandes de bœuf sont réexpédiées en Nouvelle-Ecosse pour la vente. Evidemment, c'est là une perte économique. A la demande du département provincial d'agriculture pour la Nouvelle-Ecosse, nous avons confié à quelques-uns de nos fonctionnaires la mission de faire, de concert avec les fonctionnaires provinciaux, l'examen de la situation dans son ensemble, en vue de déterminer la meilleure ligne de conduite à suivre.

M. PEDLOW: Durant la première partie de la session, mes collègues ont sans doute reçu une avanlanche de pétitions signées par les cultivateurs d'Ontario, en faveur de l'établissement d'installations frigorifique à Toronto. On nous demandait de présenter ces pétitions au Gouvernement; je m'étonne que nul député d'Ontario n'ait encore pris la parole, ce soir, en faveur de la création de pareilles installations à Toronto. Ceux qui s'intéressent à la question à Toronto se sont-ils abouchés avec le ministre, et le cas échéant, quelle décision a-t-on prise?

L'hon. M. CRERAR: Des pétitions! c'est la chose la plus facile du monde à obtenir.

M. PEDLOW: Je n'en ai pas demandé; on me les a adressées.

L'hon. M. CRERAR: Si je ne me trompe, nous n'avons pas reçu de pétitions de Toronto, nous demandant notre concours financier en pareille matière, et cela tient sans doute à l'existence d'un entrepôt frigorifique municipal dans cette ville et de plusieurs établissemests de ce genre dû à l'initiative de citoyens de cette "town".

M. McKENZIE: Le ministre devrait retiré ce mot. Toronto serait indigné de s'entendre qualifier de "town".

Santé des animaux, $465,000.

M .McGIBBON: Je dois rappeler au ministre la situation fort grave mentionnée devant le comité de l'agriculture. On y a affirmé que, l'an dernier, la tuberculose s'est propagée parmi la race bovine, de 3 à plus de 4 pour 100, et parmi la race porcine, de 9 à 19 pour 100. C'est là une situation des plus alarmantes et je tiens à savoir les mesures prises par le Gouvernement pour enrayer cette maladie.

L'hon. M. CRERAR: La tuberculose parmi les bestiaux a été l'objet de l'étude la plus suivie et la plus attentive de la part des fonctionnaires attitrés du ministère. J'ai l'intention de soumettre des crédits supplémentaires de 50,000 dollars, affectés

[L'hon. M. Crerar.]

à l'inauguration d'un système de certification de l'état sanitaire des troupeaux de pur sang.

Ce fléau de la tuberculoses existe dans tous les pays. Les autorités des Etats-Unis ont récemment inauguré un mode de traitement de cette maladie, et l'an dernier elles ont affecté 500,000 dollars dans ce but.

J'ai appris, cette année, en examinant leur budget, qu'ils avaient l'intention de porter l'allocation à $1,000,000. Il est inutile de m'attarder à discuter l'aspect technique du projet qu'ils ont en vue. Si le comité désire de plus amples informations sur cette question je suis bien sûr que l'honorable député de la ville de Victoria (M. Tolmie), qui a soigneusement étudié toute l'affaire, se fera un plaisir de les lui donner. Les fonctionnaires compétents du département ont mis la chose à l'étude. Le problème présente quelques difficultés à résoudre.

M. McGIBBON (Muskoka): Quelle est la cause de cette diffusion rapide de l'affection? Il doit y avoir quelque chose d'anormal à ce sujet. Les fonctionnaires du département ont-ils fait des efforts pour en découvrir la cause?

L'hon. M. CRERAR: Je ne pense pas qu'il y ait eu une augmentation rapide de la diffusion de la maladie et il m'est impossible de donner des raisons spéciales pour expliquer l'augmentation.

M. McGIBBON (Muskoka): J'appellerai l'attention du ministre sur les statistiques. Pour les porcs, il y a eu une augmentation de 9 p. 100.

L'hon. M. CRERAR: De quelles statistiques s'agit-il?

M. McGIBBON (Muskoka): On les a communiquées au comité de l'Agriculture, et c'est un état de choses des plus alarmants, si l'augmentation a atteint ce chiffre ou s'il s'en rapproche.

L'hon. M. CRERAR: Je n'ai pas de renseignements à ce propos.

M. TOLMIE: Cette augmentation comprend une période d'années. Je ne suis pas certain des chiffres donnés à ce moment, mais je crois qu'ils sont exacts. Je tiens certainement à féliciter le département sur l'augmentation de l'allocation qu'il désire porter à 50,000 piastres en vue d'inaugurer le système de l'attestation du bon état sanitaire des troupeaux. Si nous voulons conserver l'espoir d'exporter du bétail aux Etats-Unis et conserver ce marché, et si l'on

supprime l'interdit sur le bétail expédié en Angleterre—et nous désirons y exporter nos animaux—nous devons avoir l'assurance de n'exporter que des animaux sains sur ces marchés. Autrement nous ne pouvons pas nous attendre à conserver ces débouchés. La certification de l'état sanitaire du troupeau sera avantageuse à l'éleveur qui veille à ce que ses bestiaux ne soient pas contaminés, et j'ai l'espoir que les éleveurs du pays profiteront de cette occasion autant qu'ils le pourront. Je désire féliciter la division du département qui s'occupe de la santé des animaux pour le travail qu'elle a accompli durant ces dernières années. A plusieurs reprises nous avons eu de sérieuses invasions de ces maladies infectieuses et contagieuses dans le voisinage même de la frontière, et dans presque tous les cas aucune des maladies n'a pu pénétrer au Canada. En arrêtant de cette façon l'invasion de la maladie, grâce à un système d'inspection sérieuse, nous avons évité la perte de millions de dollars, et si nous prenons en considération le faible montant de l'allocation—je constate qu'il y a une certaine augmentation cette année—et si nous comparons cette allocation avec la valeur énorme du bétail du Canada, qui s'élève à environ un milliard ou un milliard et demi de dollars, on reconnaîtra que cette division du département de l'Agriculture accomplit un travail qui rend de très grands services à un coût nominal.

M. McKENZIE: Existe-t-il quelque moyen simple pour permettre à un cultivateur ordinaire de découvrir la tuberculose dans un troupeau ou dans une vache ordinaire?

L'hon. M. CRERAR: Nous ne connaissons que l'épreuve à la tuberculine qui ait donné des succès.

M. MOLLOY: Ce crédit est-il affecté aux salaires ou est-il destiné à donner des indemnités pour les animaux abattus, ou sert-il aux deux? Le montant s'élève à 465,000 piastres.

L'hon. M. CRERAR: Il comprend les deux dépenses; la somme de 90,000 piastres est prévue pour les indemnités.

Pour administrer et exécuter la loi des viandes et conserves alimentaires, $442,000.

L'hon. M. CRERAR: L'augmentation est due à l'élévation des salaires et au développement du service. Conformément à la loi, des inspecteurs vétérinaires diplômés, ainsi que des inspecteurs ordinaires, opèrent dans chaque abattoir et dans les établissements de conserves alimentaires du Canada pour s'assurer de la pureté des vivres qui y sont préparées.

M. CAHILL: N'avait-on pas l'habitude, depuis quelques années, d'envoyer des inspecteurs dans les fabriques de conserves?

L'hon. M. CRERAR: Oui. J'explique l'augmentation du crédit qui s'élève à 63,000 piastres, comme le constateront les honorables députés. Elle est due à la nécessité de payer des gages et des salaires plus élevés et aussi au développement du service. Chaque année il faut nommer de nouveaux inspecteurs.

M. MOLLOY: Quels sont les appointements des inspecteurs?

L'hon. M. CRERAR: Les appointements des vétérinaires varient de 1,400 à 1,800 piastres.

M. MOLLOY: Ils débutent à 1 400 piastres?

L'hon. M. CRERAR: Oui.

M. CAHILL: Je suppose que le crédit comprend l'inspection des boîtes de homard de douze onces à la livre en conformité de la loi que le collègue de mon honorable ami fait adopter et qui décrète que douze onces de homard font une livre. Est-ce que cela comprend tous les aliments en conserve?

L'hon. M. CRERAR: Cela ne comprend pas le poisson en conserve, lequel relève du département de la Marine et des Pêcheries, mais tous les autres aliments en conserve.

M. McKENZIE: Le ministre pourrait-il citer une autre catégorie de producteurs qui prétendent que douze onces d'aliment font une livre avoir-du-poids?

L'hon. M. CRERAR: Je n'en connais pas. Au pied levé, je serais porté à me ranger à l'avis de l'honorable député, mais cette question ne relève pas de mon département et je suis obligé de le renvoyer au département de la Marine et des Pêcheries.

M. McKENZIE: On doit avoir l'intention de soumettre à l'inspection certains articles de première nécessité en conserve; autrement, on ne demanderait pas au Parlement d'adopter ce crédit. Est-ce que les fabricants, qui mettent en conserves des aliments autres que le homard et qui relèvent du département de l'Agriculture, prétendent que 12 onces font une livre avoir-du-poids?

L'hon. M. CRERAR: Je suis en mesure d'assurer l'honorable député que le département insiste pour que ces aliments pèsent 16 onces à la livre.

M. PEDLOW: Il existe une autre industrie dont les produits ne pèsent que 12 et 10 onces à la livre. Je fais allusion aux fabricants de laine; les écheveaux pèsent 12, 10 et même 8 onces à la livre, suivant les demandes des détaillants.

L'hon. M. CRERAR: Il ne s'agit pas d'un produit en conserve.

Division des publications, $36,300.

M. McKENZIE: Dans cette division, il y a lieu, à mon avis, d'effectuer des réformes. Depuis un grand nombre d'années, j'ai fait tous mes efforts pour mettre en circulation les publications du département; autrefois, j'avais l'habitude d'obtenir un assez bon nombre de brochures pour distribution. La dernière fois que je me suis adressé au département à ce sujet, il y a une couple d'années, on m'a informé que le nombre des bulletins était limité et que je serais obligé de soumettre au département les noms des destinataires. En songeant au nombre de cultivateurs auxquels j'avais l'intention de faire parvenir ces publications, je me suis rendu compte qu'avec une quantité restreinte à ma disposition, je n'aboutirais qu'à me créer des embarras. J'aurais pu choisir quelques noms et leur faire adresser la publication du département, mais ceux que j'aurais laissés de côté auraient eu raison de se plaindre, de sorte qu'en me plaçant au point de vue politique, j'ai jugé qu'il était préférable de m'abstenir. Je n'en ai donc plus envoyé du tout. Pour moi, les membres du Parlement ne devraient pas être obligés de s'occuper de détails de cette sorte. Une fois que les fonctionnaires du département, qui se donnent la peine de recueillir les renseignements, ont préparé leurs travaux, le plus difficile de la tâche est accompli, surtout lorsque les publications sont imprimées; à mon avis, le département devrait voir à ce que ces brochures soient distribuées aux agriculteurs du pays. Il est malheureux que des quantités de bulletins intéressants soient sacrifiées chaque année; j'insiste donc auprès du ministre pour que les fonctionnaires, qui sont chargés de ce service, prennent les moyens de se procurer les noms et les adresses des cultivateurs sur tous les points du pays. Il s'agit d'une tâche onéreuse, mais il leur est assez facile de se renseigner à cet égard auprès des associations agricoles dans les différentes provinces. Par ce moyen, ils pourraient se procurer les noms d'au moins 75 à 80 pour 100 des cultivateurs du pays et, vu qu'ils n'auraient pas de frais de poste à acquitter, il leur serait relativement facile de faire parvenir les publications du département aux agriculteurs de toutes les parties du Canada. Le ministre se rend compte, sans doute, de la nécessité de communiquer ces renseignements aux intéressés. La distribution de ces documents serait évidemment utile aux cultivateurs et les encouragerait peut-être à redoubler d'efforts, sans compter qu'ils se mettraient ainsi au courant de nouvelles méthodes agricoles. Au reste, cette attitude ferait comprendre au cultivateur que le département s'intéresse à lui et prend à cœur ses succès. Je sais pertinemment qu'ils sont assez rares les cultivateurs canadiens qui reçoivent les bulletins du département de l'Agriculture. Les publications agricoles devraient atteindre un plus grand nombre de familles rurales; rien ne saurait leur être plus utile.

L'hon. M. CRERAR: Il y a peut-être 650,000 à 700,000 cultivateurs au pays et la division des publications du département de l'Agriculture, a sur ses listes les noms et adresses de 240,000 agriculteurs, qui reçoivent les bulletins qu'ils demandent. Si j'en crois mon expérience de quelques années, il est préférable que le cultivateur s'adresse à nous directement. Si vous préparez d'avance une série d'adresses tirées par exemple, des listes électorales, il pourra fort bien arriver que les publications expédiées à ces adresses, soient pour une bonne part, jetées au panier.

Le fait que le cultivateur transmet spontanément sa demande, est la meilleure preuve qu'il s'intéresse à la publication dont il sollicite l'envoi et qu'il saura en tirer parti.

Cependant, tout comme le chef de l'opposition, je juge cette question très importante.

M. McKENZIE: Je ne suis pas absolument de l'avis du ministre quant à la façon de traiter cette affaire. Il peut avoir raison en un sens, mais il me semble que, d'après lui, il faudrait ne pas envoyer de missionnaires dans les îles ou les régions lointaines tant qu'ils ne demandent pas qu'on y envoie quelqu'un qui leur prêchera l'Evangile du Nazaréen. Telle n'est pas la manière de propager l'enseignement du Christ. Nous envoyons des missionnaires aux païens pour leur faire comprendre la nécessité de s'occuper du salut de leurs âmes, et

nous devrions de la même manière envoyer aux cultivateurs qui ont besoin des renseignements que nous pouvons leur fournir la sorte d'informations dont ils puissent profiter. En agissant ainsi, nous déterminerions chez eux un désir de se renseigner toujours d'avantage et les demandes arriveraient en abondance.

Nombreuses sont les carrières où l'on se contente de suivre constamment la même marche tracée par les ancêtres, et, faute de nous assimiler les idées nouvelles, nous sommes enclins à nous contenter de ce que nos pères ont fait. L'administration devrait viser à faire naître chez les cultivateurs un intérêt nouveau, et ne pas épargner les quelques dollars nécessaires à la publication de brochures mises à leur portée si, par là, elle peut les encourager et leur faire prendre intérêt à la vie des champs.

L'hon. M. CRERAR: Le missionnaire n'agit pas toujours de sa propre initiative. Les Livres saints rapportent, je crois, que l'apôtre saint Paul, répondant à un appel venu de la Macédoine, se rendit dans cette région, et je crois pareillement que tout envoi de missionnaires en pays lointains est suivi de demandes pressantes pour de nouveaux départs. Il en est de même ici. C'est précisément cette méthode que nous suivons dans la distribution de nos brochures: nous visons à les faire parvenir à un groupe qui ensuite recherche ce genre de renseignements et ils lui sont envoyés.

M. McKENZIE: Mon honorable ami se trompe sur la doctrine de saint Paul. L'Evangile a été prêché en effet en Macédoine, mais quelques-uns des prédicateurs sont partis, et les chrétiens eurent besoin d'aide. De là le cri d'appel des Macédoniens.

L'hon. M. CRERAR: Mon honorable ami a poussé, ce soir, les cris d'appel de la Macédoine.

M. SINCLAIR (I. P.-E.): Est-ce que la distribution de la "Gazette de l'Agriculture" se fait d'après les mêmes règles que pour les bulletins publiés par l'administration.

L'hon. M. CRERAR: La "Gazette de l'Agriculture" n'a qu'une circulation restreinte. Elle est envoyée aux professeurs, aux collèges, aux instituts agricoles et aux représentants régionaux des différentes provinces, il y a aussi quelques abonnés qui payent une petite souscription annuelle. Je ne saurais dire quelle est la circulation totale.

M. SINCLAIR (I. P.-E.): Quel est le prix de l'abonnement?

L'hon. M. CRERAR: Un dollar par année.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Combien coûte au ministère la publication de la "Gazette"?

L'hon. M. CRERAR: Le crédit qui nous est ouvert est de 20,000 piastres. Cela comprend l'impression, la rédaction et le reste.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Je crois vous avoir entendu dire que c'était là le montant du crédit. La somme est-elle toute dépensée.

L'hon. M. CRERAR: Oui, toute.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Cela s'applique-t-il à la dépense déduction faite des abonnements?

L'hon. M. CRERAR: La recette de ce chef est bien peu considérable. La circulation de la "Gazette" est presque entièrement gratuite.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): Il me semble y avoir un doute sur l'opportunité d'une pareille publication. La dépense de 20,000 piastres par année pour un journal que l'on déposera sur les rayons de sa bibliothèque, sans que les principaux intéressés en aient le bénéfice, me paraît parfaitement inexcusable. Une publication de la nature de celle que l'on vient de décrire me paraît incompatible avec les objets auxquels il nous serait utile d'atteindre par le vote de ces crédits.

L'hon. M. CRERAR: Peut-être l'honorable député a-t-il raison, et je ne suis pas tout à fait convaincu moi-même de l'utilité actuelle de la "Gazette". Il y a, cependant, ceci à dire que beaucoup d'articles d'un caractère spécial paraissent dans cette publication; par exemple, les résultats de certains essais tentés par le service entomologique, par d'autres aussi qui ont un certain rapport avec l'agriculture. Ces articles sont envoyés aux représentants des régions agricoles.

Je crois que la plupart du temps on tient leurs liasses à jour et la "Gazette" devient en réalité une espèce de bibliothèque d'étude pour ces travailleurs. Cela vaut certainement quelque chose. Je me demande si l'on n'obtiendrait pas les mêmes résultats, ou de tout aussi bons résultats en publiant la "Gazette" trimestriellement au lieu de la publier mensuellement, et l'on est à étudier la chose dans le moment.

M. McKENZIE: Ce journal n'est-il pas de fondation récente? A combien d'années remonte sa fondation?

L'hon. M. CRERAR: La publication en a été lancée il y a environ six ans.

M. PEDLOW: Le ministère ferait bien, à mon avis, de voir à ce que ses publications parviennent bien à ceux à qui elles sont destinées. C'est une folie que de dépenser de l'argent pour la publication de brochures et d'imprimés de toutes sortes et de les laisser ensuite sur les rayons du ministère. Vous avez invoqué des textes bibliques contre toute extension de ce genre de travail. Qu'il me soit permis maintenant de citer d'autres textes pour l'édification de mon honorable ami. Le semeur s'en fut semer son grain; une partie de ce grain tomba sur un terrain rocheux et ne produisit rien; d'autre tomba parmi les ronces, et les ronces en croissant étouffèrent le bon grain; il en tomba en bonne terre et il résulta une moisson abondante. Vous ne sauriez vous attendre à des résultats si vous entravez la diffusion des publications. Vous devriez envoyer ces bulletins sans faire de distinction si vous tenez à ce qu'ils produisent un effet, car c'est ainsi que vous parviendrez à dresser une bonne liste d'adresses. Je recommanderais la distribution à profusion d'exemplaires des publications dont dispose le ministère à cette fin. C'est ce que font les marchands. Ils ne s'attendent pas à des résultats de tous ceux à qui ils adressent un imprimé. Ils en envoient sans distinction. Il en est que l'on ne retire même pas du casier postal. On devrait répandre ces brochures à profusion, et si elles valent quelque chose les cultivateurs en voudront d'autres et en feront la demande par écrit.

L'hon. M. CRERAR: C'est précisément ce que nous constatons. Notre liste compte audelà de 240,000 noms, et le nombre total de bulletins de toutes sortes distribués l'an dernier par la division des publications était, à peu de chose près, de 3,000,000. La distribution en a été faite sur la demande de 119,000 personnes.

M. LEGER: Ces brochures devraient être envoyées en quantités aux gouvernements provinciaux. Ces derniers sont en relations avec les sociétés d'agriculture et savent où envoyer ces brochures pour en obtenir les meilleurs résultats. Si les gouvernements provinciaux les expédiaient directement aux sociétés d'agriculture, les cultivateurs en bénéficieraient. Autrement, le Gouvernement ne connaît pas le nom des cultivateurs de tout le pays et ne peut les atteindre.

M. FAFARD: Je demanderai à l'honorable ministre s'il y a une publication française pour la population française?

L'hon. M. CRERAR: Oui, nous distribuons les publications en français.

Contribution à l'entretien de l'Institut international d'agriculture et frais de représentation à cet institut, $10,000.

L'hon. M. CRERAR: Ce crédit, expliquerai-je, est destiné à notre affiliation à l'Institut international d'agriculture de Rome, avec lequel presque tous les pays agricoles de l'univers sont plus ou moins identifiés. Ce crédit sert simplement à acquitter notre contribution à l'Institut et à solder les dépenses qui s'y rattachent. L'Institut recueille les statistiques agricoles de tous les pays, en fait la compilation et les publie; de cette manière il cherche à répandre des renseignements exacts et complets sur ce qui se passe dans ces pays.

M. SINCLAIR (I. P.-E.): Le crédit comprend les frais de voyage d'un délégué aux réunions?

L'hon. M. CRERAR: Oui.

M. SINCLAIR (I. P.-E.): Combien de temps s'est-il écoulé depuis que le Canada a délégué un représentant aux réunions de l'Institut?

L'hon. M. CRERAR: On me dit que l'on n'a pas envoyé de délégué depuis le commencement de la guerre, mais il est fort probable que l'on y enverra maintenant un représentant.

Pour le développement de l'industrie animale, $800,000.

M. McKENZIE: A propos de ce crédit, le ministre pourrait-il suggérer quelque moyen par lequel les cultivateurs pourraient se procurer des animaux de race pure à meilleur marché qu'ils ne peuvent le faire à l'heure actuelle? Je ne suis pas bien au courant de la question, mais on me dit que les prix exigés pour les animaux de race pure sont très élevés et qu'il est presque impossible au cultivateur ordinaire de se les procurer. J'aimerais savoir du ministre s'il n'existe pas quelque monopole ou accaparement des animaux de race pure? Naturellement, il y a de gros cultivateurs et des richards qui de ce temps-ci "contrôlent les cours" sur le marché des animaux.

Peut-être ne devrais-je pas employer l'expression "contrôler les cours", mais plusieurs de ces personnes ont pour pratique d'élever des bestiaux et des chevaux afin

de les vendre à des prix fantaisistes. C'est très bien, et nous devrions nous montrer reconnaissants envers ceux que cette prédilection pousse dans cette voie. Toutefois, je voudrais bien savoir comment les cultivateurs du pays peuvent acheter des animaux pur sang en payant les prix élevés que l'on en demande.

Le Gouvernement, peut-être, agit dans ce sens actuellement. Tout de même, je sais qu'il ne fait pas assez dans la Nouvelle-Ecosse, surtout dans l'est de cette province. Il faut faire plus dans cette direction, parce que je sais que notre bétail, dans plusieurs parties agricoles de l'île du Cap-Breton, n'est pas aussi bon qu'il n'était il y a vingt-cinq ou trente ans. Il faut améliorer la qualité des bestiaux et faire comprendre aux cultivateurs l'avantage d'élever des animaux de bonne race.

L'hon. M. CRERAR: Le point soulevé par l'honorable député est important. Le département fédéral de l'Agriculture donne une assistance directe pour le bon élevage des bestiaux de toutes sortes. Voici comment l'on procède pour les bêtes à cornes, les porcs et les moutons. On fournit des reproducteurs pur sang aux associations de cultivateurs qui se groupent entre eux et se conforment à certains règlements d'une application facile. Dans tout le Canada, on a distribué plus de deux mille animaux reproducteurs. En d'autres termes, il s'est formé, l'an dernier, plus de deux mille de ces associations. Sur ce nombre, je regrette de le dire, nous n'en comptons que vingt-neuf dans la Nouvelle-Ecosse. Le département de l'Agriculture, dans cette province, fait un travail à peu près semblable, mais je ne saurais dire quelle est l'étendue de ce travail et quel succès il a eu.

Ce crédit sera, en bonne partie, affecté à cette fin. Pour les chevaux, le département acquitte un pourcentage du droit, lorsque l'association est régulièrement formée et que la demande a été faite régulièrement au département. Dans toutes les circonstances, le département s'efforce d'obtenir la meilleure qualité possible d'étalons. Cependant, il ne faut pas se le cacher, la qualité générale de nos animaux, de nos bêtes à cornes en particulier—dans tous les cas, du bœuf—n'est pas aussi bonne au Canada qu'elle devrait l'être. Toutefois, à mesure que l'on renseignera les éleveurs, et qu'on leur montrera la nécessité d'une amélioration, nous ferons de plus grands progrès dans l'avenir que dans le passé.

Nous trouvons souvent, comme le savent les honorables députés, que les cultivateurs sont indifférents quant à la qualité de leurs animaux. Ils ne semblent pas croire qu'il coûte aussi cher, sinon plus, d'élever des animaux inférieurs que de bonne race.

M. MYERS: Je vois à ce crédit une augmentation de 200,000 dollars. Cette augmentation est-elle due à un plus grand nombre de demandes de reproducteurs pur sang?

L'hon. M. CRERAR: Pas tout à fait. Il y a eu des augmentations de traitements et de salaires dans toutes les divisions du département. Je dirai, cependant, à l'honorable député (M. Myers) que nous avons diminué le crédit, l'an dernier, à cette fin. de 200,000 dollars ou plus. L'augmentation présente se borne à remettre le crédit à son ancien chiffre. L'an dernier, nous avons limité les travaux autant que possible, dans un but d'économie, mais vu l'importance de ces travaux, le crédit a été rétabli.

M. MYERS: Un bon nombre de demandes venant de ma circonscription ne sont arrivées au département qu'en retard. Je crois que les crédits que l'on demande seront affectés à l'amélioration du bétail, mais je pense que l'on aurait pu montrer un peu d'égards pour les associations dont je parle. On a surtout signalé à mon attention une association dont le secrétaire était malade lorsque la demande aurait dû être envoyée. J'ai soumis l'affaire au département, mais on ne s'en est pas occupé. C'était absolument injuste. Ces hommes s'étaient formés en association moyennant une forte dépense, mais parce que le secrétaire était malade lorsque la demande aurait dû être envoyée, cette demande est arrivée un peu en retard au département, qui l'a refusée. Comme le but de ce crédit est d'aider les cultivateurs, on aurait pu se montrer moins rigoureux. On m'a même rapporté que la chose s'est répétée deux fois. S'il existe des règlements à cet égard, il faut sans doute les observer; mais comme la maladie était la cause du délai, dans le cas que j'ai cité, ce fait aurait dû être pris en considération.

L'hon. M. CRERAR: Je ne saurais accepter cette conclusion de l'honorable député. Si je me rappelle bien, le délai provenait de ce que le district en question avait été ravagé par l'influenza. Mais, il est de souveraine importance, particulièrement lorsqu'il s'agit de l'administration gouvernementale, que les règlements soient

observés. Si un ministère établit un règlement bien défini, et que ce règlement ne soit pas respecté, il s'ensuit aussitôt des difficultés pour le ministère concerné. Le règlement que critique l'honorable député porte que les demandes doivent être adressées au ministère avant le 1er avril, et, dans le cas qu'il cite, la demande est parvenue dix ou quinze jours plus tard. Au moins une cinquantaine de semblables demandes nous ont été adressées après le 1er avril; dans certains cas, le retard n'était que de deux à trois jours, et dans d'autres de cinq semaines. Si vous acceptez une de ces demandes, et que vous refusez l'autre, où mettez-vous une ligne de démarcation? Et si vous les admettez toutes, à quoi vous sert de faire des règlements? Si nous violons le règlement pour l'un, il nous faut le violer pour tous, sinon on nous reprochera de faire des exceptions, de pratiquer le favoritisme, de subir des influences politiques, et ainsi de suite. Bien qu'il m'en coûte de désappointer l'honorable député, je suis sûr que la réflexion lui fera approuver la conduite qu'a tenue le ministère en cette circonstance.

M. MYERS: S'il s'agissait d'une année ordinaire, je comprendrais cette manière d'agir; mais je persiste à croire que le ministère aurait pu, à raison de l'épidémie qui sévissait, user de plus de discernement.

L'hon. M. CRERAR: Il va sans dire que les excuses que l'on donne pour justifier les délais sont aussi nombreuses qu'il y a de délais. Si le secrétaire de l'association était malade, comme l'a dit l'honorable député, le président ou un autre membre aurait pu écrire au ministère, et c'est tout ce qui était exigé.

M. DAVIS: Il se trouve que je m'intéresse à un cas analogue. Je m'explique très bien que si l'inspecteur chargé de visiter un district était obligé d'y retourner après la date fixée, cela désorganiserait tout son travail. Dans le cas que je désire signaler, l'animal avait subi un examen l'an dernier, et la demande fut faite trop tard cette année par suite de l'épidémie d'influenza. Pourquoi appliquer le règlement d'une façon si rigide en pareil cas, et ne pas accepter une demande qui arrive en retard?

L'hon. M. CRERAR: Si vous violez le règlement dans ce cas, qu'est-ce qui vous empêchera de le violer dans d'autres cas?

M. DAVIS: Mais, ne vous est-il pas permis de faire une exception dans une circonstance semblable?

[L'hon. M. Crerar.]

L'hon. M. CRERAR: Le peu d'expérience que j'en ai m'a déjà démontré qu'il était toujours excessivement dangereux de faire des exceptions dans l'administration gouvernementale. Je comprends les raisons que donne cette association, mais des arguments tout aussi plausibles pourraient justifier une exception dans chacun des cinquante retards qui se sont produits.

M. MYERS: Il se peut que le ministre oublie de prendre en considération la perte que signifie pour l'élevage le fait d'être privé une certaine année d'un reproducteur.

M. MOLLOY: L'élevage de moutons a pris beaucoup d'importance au Manitoba au cours des deux dernières années. Que fait-on pour fournir des reproducteurs de pur sang?

L'hon. M. CRERAR: On encourage l'élevage des moutons comme l'élevage des porcs, et un montant de $17,000 est voté pour l'élevage de moutons.

M. MOLLOY: Les reproducteurs sont-ils vendus aux éleveurs?

L'hon. M. CRERAR: Non, ils sont mis à la disposition de l'association quand ils remplissent toutes les conditions posées par les règlements. La distribution se fait sur la même base que pour le bétail.

M. MOLLOY: Je ne comprends pas comment une association soit en état de distribuer les béliers. Un éleveur peut n'avoir que vingt moutons, tandis qu'un autre en aura cinq cents. Combien de reproducteurs avez-vous? Vous ne pouvez pas mettre un bélier à la disposition des éleveurs comme vous le faites pour un étalon, en le faisant voyager à travers le pays.

M. JOHNSTON: Le ministre ne croit-il pas qu'il serait à propos de modifier les règlements? Je connais un cas semblable à celui qu'a signalé le député de Neepawa (M. Davis), alors qu'un club organisé en 1918 désirait, en 1919, avoir le même étalon que l'année précédente. Ces éleveurs se virent refuser la permission d'avoir le même étalon sous prétexte qu'ils avaient fait leur demande quelques jours trop tard. Je ne vois pas pourquoi on leur a refusé de poursuivre leur entreprise.

L'hon. M. CRERAR: Pourquoi n'ont-ils pas fait leur demande en temps?

M. JOHNSTON: Ils avaient une excuse, j'ignore laquelle. Mais il me semble que là où il n'y a pas de changement d'avec l'année précédente, un retard d'un jour ou deux ne pourrait influencer la question.

L'hon. M. CRERAR: J'espère que le comité n'aura pas l'impression que j'envisage la chose à un point de vue trop arbitraire. Le député de Last-Mountain (M. Johnston) a soumis une affaire, qui, selon lui, mérite autant de considération que celle du représentant de Kindersley (M. Myers). Mais, comme je l'ai dit, chacun des cinquante candidats considéraient avoir d'aussi bonnes raisons que les autres en faveur de leur demande. Je dirai que dans les cinquante cas, la demande aurait pu être envoyée à temps, si les officiers ou quelque membre de l'association avait prêté plus d'attention à l'affaire. Je ne pense pas qu'il ait pu être si difficile de faire parvenir les demandes. Si un règlement ne vaut rien, il est aussi bien de le mettre de côté.

M. McGIBBON (Muskoka): Quelle vertu particulière possède le règlement?

L'hon. M. CRERAR: Il faut faire le programme des travaux; et nous devons fixer une date pour terminer les inspections. Des centaines d'associations peuvent nous envoyer des demandes dans la dernière semaine de mars. Nous devons préparer nos distributions et inspections en conséquence.

M. MOLLOY: Le gouvernement vend-il des béliers pur sang ou comment en dispose-t-on parmi les éleveurs? Combien en prêterait-on dans une région où il y aurait, disons cinq cents ou mille brebis? Il doit y avoir une façon de procéder. Comment agit-on pour les moutons et les cochons? Je suppose qu'il me faut un bélier pur sang d'une certaine race, puis-je l'avoir? Me faut-il payer ou si je puis l'emprunter, et les autres peuvent-ils s'en servir?

L'hon. M. CRERAR: Un club doit avoir au moins dix membres avant qu'on lui accorde un animal reproducteur, à condition que ce club se conforme au règlement qui est simple. Je suppose que si l'un des membres a un troupeau de cent brebis, il aura probablement plusieurs béliers pour son troupeau. Tout le but de cette aide est d'encourager le petit éleveur, le cultivateur qui a deux, trois, six ou douze brebis sur sa ferme. Ce sont surtout là les cultivateurs qui bénéficient de ce projet.

M. SHAW: Le département a-t-il fixé un prix maximum payé par lui pour les animaux reproducteurs, et si oui, combien paie-t-il d'habitude?

L'hon. M. CRERAR: Nous cherchons à acheter un animal d'aussi bonne race que possible, mais je ne saurais donner le prix moyen. Pour les étalons, les prix varient de 500 à 1,000 piastres.

M. TOLMIE: Les remarques du leader de l'opposition sur le prix des reproducteurs pur sang m'ont vivement intéressé. Mon expérience d'homme qui s'y connaît et non de simple amateur, m'a appris qu'il faut au moins 150 à 200 piastres pour élever un taureau d'un an. Si ce prix, ou même un peu plus, peut paraître trop fort à l'acheteur, cependant lorsque l'animal est transporté dans un troupeau de vingt ou trente vaches, l'amélioration de la première année, ou tout au moins de la seconde, dédommagera amplement du prix d'achat. Celui qui ne peut payer cette somme peut bénéficier des avantages dont on a parlé ce soir. Dix hommes peuvent s'associer et se faire donner un animal reproducteur.

Dans la Colombie-Anglaise, ce plan a rapporté beaucoup d'avantages, surtout dans les régions situées le long des lignes du Grand-Tronc-Pacifique et autres endroits isolés où les colons viennent de s'établir, où leurs fermes sont encore en friche et lorsque leurs moyens ne leur permettent pas de payer pour un reproducteur. Dans les circonstances ordinaires, en dix ans, ces cultivateurs élèveraient encore des animaux inférieurs, mais ce plan leur permettant d'obtenir les services d'un pur sang, dans cinq ou dix ans, ils auront un nombreux troupeau de bonne race. De plus, dix hommes auront appris l'avantage d'élever des animaux de race. A l'avenir, quand leurs moyens le leur permettront, ils achèteront des reproducteurs pur sang de préférence à d'autres de race inférieure. Bien que notre bétail vaille beaucoup d'argent et bien que nous ayons fait quelque progrès dans l'industrie de l'élevage, nous sommes encore dans les langes, si je puis dire, en comparaison de ce qui nous est réservé. Il est généralement admis que la qualité de notre bœuf est inférieure à celle du bœuf d'Australie ou de l'Argentine. Nous avons prouvé, cependant, en une ou deux occasions, que nous pouvons produire du bœuf de premier choix. Je citerai l'exemple d'un ou deux éleveurs d'Ontario qui ont conduit des taureaux à la grande exposition internationale de Chicago et ont remporté le prix d'ensemble pour tout le continent.

Dans une autre occasion, M. James D. McGregor, de Brandon, Manitoba, a exposé, une année, un bœuf, et remporté le prix d'ensemble. L'année suivante, il a exposé un frère de l'animal précédent et gagné encore une fois le prix d'ensemble, chose qui arriverait pour la première fois à un éleveur ou nourrisseur. Je sais de bonne source que notre bœuf, tel que nous le produisons, est très inférieur à

celui de l'Argentine, et que la qualité moyenne du bœuf d'entrepôt froid de ce pays vaut la moyenne du bœuf que nous trouvons sur les marchés du Canada, à l'époque de Noël. On me dit aussi que, dans les abattoirs canadiens, il n'y a pas plus de 10 p. 100 du bœuf accepté qui pourrait être expédié en Europe pour faire concurrence au bœuf des pays que j'ai nommés.

Ceci démontre que nous avons énormément à faire pour atteindre les résultats que nous ne pouvons espérer obtenir qu'en employant des reproducteurs pur sang et qu'en donnant tout le soin possible à l'élevage et à la préparation des animaux avant leur envoi sur le marché. Les éleveurs de l'Argentine n'ont jamais hésité à payer les prix les plus élevés pour leurs reproducteurs. De fait, ils vont en Grande-Bretagne et payent des prix plus forts que tous les éleveurs des autres pays et, tout récemment, ils ont payé un seul animal $30,000. Dans ce pays, vous verrez des troupeaux de 1,000 à 3,000 têtes d'animaux de qualité uniforme, tandis que, dans notre pays, on trouve quelques centaines de bons animaux et le reste est très ordinaire, ce qui montre quel besoin nous avons d'améliorer la qualité du bœuf au Canada.

Cette question demande toute l'étude des fonctionnaires de notre ministère de l'Agriculture. Un moyen d'arriver à des résultats serait de commencer au commencement en engageant les éleveurs à élever de meilleurs sujets et à les envoyer sur le marché en meilleur état. Pour y arriver, je ne connais pas de plus sûr moyen que d'offrir des récompenses appréciables dans nos expositions régionales ou concours d'animaux. Cette méthode a été employée longtemps à Chicago, et la qualité des animaux s'est améliorée graduellement. De plus, l'individu qui peut mettre en vente un wagon de bœufs en meilleure condition recevra deux ou trois cents par livre de plus que celui dont les animaux ne sont pas en aussi bon état.

Quant aux bêtes de laiterie, je ne puis m'empêcher d'appeler l'attention du comité sur le fait que l'un de nos éleveurs canadiens, M. I. B. Hanmer, de Norwich (Ontario), a récemment élevé une vache qui détient le record pour la production d'un peu moins que 52 livres de beurre en sept jours. Les honorables députés se rendront compte de la valeur de cet animal en se rappelant qu'une vache ordinaire de beurrerie ne donnerait pas plus qu'une livre de beurre par jour, tandis que l'animal en question en donne une moyenne de sept à huit livres. Nous avons, au Canada des animaux qui ont produit plus de 30,000 livres de lait par année. La moyenne des vaches de laiterie donne moins que 4,000 livres, ce qui fait voir quelles améliorations il nous reste à réaliser. On n'y parviendra que par l'emploi de bons reproducteurs de race et par l'élevage tel que je l'ai décrit, ainsi que par la dissémination de l'instruction agricole.

En ce qui regarde l'élevage du mouton, l'état de notre pays est déplorable. Nous avons moins de 3,000,000 de moutons dans tout le Dominion, tandis que l'Australie en a 90 ou 100 millions et la Grande-Bretagne 40 millions. Voici pour nous une occasion excellente de développer une riche industrie, une industrie qui aura sa valeur non seulement pour l'éleveur lui-même, mais aussi pour le cultivateur de grain pour qui elle fait disparaître les mauvaises herbes. Le mouton est un animal qu'on peut élever facilement avec ce qui constitue le rebut des fermes.

L'état de nos produits du porc est très satisfaisant. M. Arkell nous a signalé un rapport qui dit que notre bacon est fort estimé sur le marché anglais. Les Anglais n'ont compris l'excellence du bacon canadien qu'une fois qu'ils se sont trouvés forcés de manger le bacon trop gras des Etats-Unis, et il appartient au département de l'Agriculture de faire tout son possible pour développer ce débouché par tous les moyens possibles et de voir aussi à ce que les produits de premier choix soient seuls expédiés, afin que nous puissions conserver ce marché et organiser un magnifique débouché futur pour les produits des animaux canadiens.

Je crois qu'il est très important de stimuler dans tout le pays l'usage de bons reproducteurs pur sang. Tant que nous emploierons des animaux de rebut et que nous nous soucierons peu d'améliorer ou non nos bestiaux, nous tournerons dans un cercle vicieux. Au contraire, si nous adoptons un système intelligent et si nous l'utilisons autant que possible, je suis assuré que nos résultats seront excellents. Je félicite le ministère de l'initiative qu'il prend. Je sais qu'un grand nombre de fonctionnaires intelligents travaillent dans le sens que j'ai indiqué et je suis certain qu'on pourra accomplir beaucoup en suivant la voie que j'ai tracée.

M. ARGUE: J'ai été heureux d'entendre, il y a quelques instants, le ministre poser en principe qu'il ne ferait pas d'exception. Je tiens à dire un mot des sociétés d'agriculture. Dans l'Ouest, nous avons

deux catégories d'expositions, la catégorie A et la catégorie B. Regina, Saskatoon et les villes de cette importance se trouvent dans la catégorie A et elles ont reçu une allocation annuelle de $5,000. L'an dernier, l'exposition de Regina obtint un excédent de recettes d'environ $22,000 qu'elle dut verser dans le trésor municipal. La catégorie B comprend de cinq à six expositions différentes, et l'on fixe une limite quant au montant des prix en argent que celles-ci doivent accorder pour participer à cette subvention. Si l'on ne peut pas faire d'exception, tout est parfait, mais du moment que l'on commencera à en faire, les difficultés s'élèveront. On en a fait pour quelques-unes de ces expositions. On a accordé de l'aide à certaines expositions qui ne se sont pas conformées au règlement, tandis qu'on l'a refusée à d'autres qui ne s'étaient pas non plus conformées à cette stipulation de la loi, mais qui l'avaient demandée; ou du moins, nous n'avons pu encore recevoir de réponse définitive. Je demande au ministre de déclarer ce qu'il se propose de faire au sujet de ces expositions. S'il n'entend pas observer de règle précise, mais doit distribuer l'argent sans distinction aucune, je crois que Swift-Current et un ou deux autres centres devraient être admis avec les autres qui ont obtenu cette subvention.

L'hon. M. CRERAR: En vertu des règlements relatifs aux subventions accordées aux expositions, si les expositions dépensent $4,000 de leurs propres fonds en prix pour des objets d'utilité, elle recevront du département une aide représentant 75 pour 100 de $2,500. Avant 1918, elles touchaient toute la somme de $2,500, mais dans le but d'économiser et de distribuer nos fonds autant que possible, nous avons, l'année dernière, réduit de 25 pour 100 cette subvention. Il y eut, cela se comprend, beaucoup d'expositions qui crurent avoir droit à cette gratification et qui éprouvèrent de la difficulté à l'obtenir. Nous comprenons la situation difficile des organisateurs de ces expositions à l'heure actuelle.

L'honorable député de Swift-Current et celui de Battleford ont tous deux insisté fortement sur ce point. Il y a environ huit ou dix jours, j'ai donné aux fonctionnaires de la division l'ordre de remettre la question à l'étude, dans le but de réduire le chiffre de la dépense requise pour être admis à toucher la subvention. Après mûr examen, ils ont proposé une diminution de $400 pour l'année courante. En conséquence, toute exposition qui a dépensé, l'année dernière, au moins $3,600 en prix pour des objets d'utilité participera à la subvention de cette année.

M. ROBB: Le ministre a-t-il des renseignements sur l'augmentation ou la diminution du nombre de bestiaux en Canada durant les trois ou quatre dernières années?

L'hon. M. CRERAR: Les fonctionnaires m'informent d'une augmentation considérable et constante du chiffre total des bestiaux. On estime actuellement ce chiffre total à dix millions. Durant les quatre dernières années, l'augmentation a oscillé entre deux et trois millions. Dans quelques provinces de l'Ouest, elle a été très notable.

M. MOLLOY: Les pur sang âgés sont ils vendus tout de suite par le Gouvernement?

L'hon. M. CRERAR: Quand le département veut se débarrasser d'une bête à cause de son âge ou pour toute autre raison, il la vend sur-le-champ, mais non aux clubs.

M. ARGUE: Pour revenir aux expositions, celle de Regina, comme je l'ai dit il y a un instant, obtint l'an dernier un excédent de 22,000 dollars sur ses dépenses. Les expositions de la catégorie B accomplissent tout autant que celles de la catégorie A pour le développement de l'industrie du bétail. Les grandes villes comme Regina n'ont pas besoin de cette allocation de 5,000 dollars; mais les plus petites expositions ont besoin d'aide pour se maintenir. Peu m'importe que l'allocation soit de 5 ou de 500 dollars; je veux que toutes les expositions de la catégorie B soient sur un pied d'égalité. Celles de Yorktown et de Prince-Albert, par exemple, qui ne s'étaient pas conformées aux règlements, obtinrent une allocation alors que d'autres n'y réussirent pas. Tout ce que je réclame, c'est un traitement uniforme.

L'hon M. CRERAR: Si les expositions que défend mon honorable ami ont dépensé l'an dernier 3,600 dollars en récompenses pour des objets d'utilité, elles participeront cette année à l'allocation. Nous avons concédé tout ce qu'il était possible de concéder. Quant aux mérites relatifs des expositions de chaque catégorie, j'ose dire que peu d'honorables députés en cette Chambre n'admettraient pas que celles de la catégorie A soient plus utiles au pays que celles de la catégorie B. Chez les premières, les listes de prix sont plus longues, les bestiaux exposés sont plus nombreux,

et la clientèle est plus grande, car elles sont tenues dans les grandes centres. Celle de Toronto, par exemple, qui dure deux semaines, attire sans doute beaucoup plus de monde qu'une exposition de trois jours d'une petite ville de deux mille habitants. La politique du département peut prêter à la critique , mais je suis sûr que les fonctionnaires ont étudié la question sincèrement et honnêtement, dans le but d'obtenir le maximum de profit de l'argent dépensé.

Que l'honorable député de Swift-Current veuille bien croire, que personne dans le département n'a intérêt à favoriser les foires de la catégorie A au détriment de celles de la catégorie B.

M. ARGUE: Quant à la réduction de 400 dollars, elle n'a été faite qu'après que la question eut été discutée plusieurs fois avec le ministre et que nous lui eussions fait remarquer qu'il avait accordé cette subvention à d'autres foires qui ne le méritaient pas et que nous pensions avoir droit au même privilège.

L'hon. M. CRERAR: On a déjà fait allusion au cas dont vient de parler l'honorable député. A Prince-Albert, par exemple, où il ne s'en fallait que de $22 pour que la dépense ne fût de $4,000. En examinant la question, les fonctionnaires du département furent d'avis que cette différence de $22 n'était pas due à ce qu'on n'avait pas pu trouver l'argent. Je citerai aussi Yorktown qui eut un déficit de $46 pour la même raison. J'ai demandé à l'honorable député de Swift-Current le chiffre de la somme dépensée l'an dernier par la commission de cet endroit, et je n'ai pu le savoir.

M. ROBB: Je ne m'occupe guère de ce que l'on contribue aux foires de Prince-Albert et Yorktown, pas plus que je ne me suis opposé à ce que l'on subventionne l'exposition de Toronto. Mais je doute fort que l'exposition de Toronto distribue des prix pour les animaux en proportion de la subvention qu'elle reçoit; j'ajouterai que l'exposition de Toronto est une source de profit pour cette ville. J'ai entre les mains un article de journal daté du 25 décembre qui dit:

Bénéfice de $90,557 pour la foire de Toronto. Toronto, 25 décembre.—Santa Claus, dans la triple personne de T. A. Russell, président, Johnston G. Kent, directeur, et Frank Brentnall, trésorier de l'exposition nationale du Canada, est descendu dans la cheminée de l'hôtel de ville aujourd'hui et a fait cadeau à Toronto d'un chèque de $90,557.74, représentant le plus gros bénéfice que l'exposition ait jamais rapporté.

[L'hon. M. Crerar.]

Il est bien évident que l'exposition qui peut se financer elle-même devrait être en mesure de faire quelques concessions aux districts de colonisation de l'ouest du Canada et que l'on pourrait attribuer à ces derniers une partie de l'argent avec avantage.

M. McKENZIE: Que fait le département, soit seul ou de concert avec les services d'agricultures provinciaux, pour l'organisation de ces sociétés? Le discours qu'a prononcé ce soir l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) m'a fort intéressé et je pense que si d'autres députés ou des personnes aussi bien informés que lui voyageaient dans les régions agricoles et signalaient aux cultivateurs l'avantage résultant de l'élève des animaux de race pure on obtiendrait de très bons résultats. Je ne sache pas que dans ma région le département d'agriculture provincial ou le département fédéral fasse des efforts concentrés ou autrement pour instruire les cultivateurs en ce sens et les engager à s'organiser afin de bénéficier des avantages que le département met à leur disposition.

Il y a des centaines et des milliers de cultivateurs à qui l'on n'a jamais signalé l'avantage résultant de l'élevage des animaux de bonne race et les moyens de se les procurer. Si aucun effort n'a été fait jusqu'ici pour leur donner ces indications, je suggère au ministre qu'il fasse des arrangements avec les départements d'agriculture des différentes provinces en vue d'instruire le cultivateur. Evidemment il se peut que des deux côtés on fasse le même travail. Nous avons des sociétés agricoles en Nouvelle-Ecosse qui sont sous le contrôle de la législature et qui font un excellent travail, mais nous devons les aider dans leur œuvre, si nous voulons obtenir les résultats nécessaires pour atteindre le rendement que nous désirons. Je suis heureux des renseignements que nous a fournis l'honorable député de Victoria (M. Tolmie), et j'espère que le département de l'Agriculture pourra présenter la chose au public de telle façon que l'on puisse atteindre les régions qui jusqu'à présent n'ont pas bénéficié des facilités qui sont à leur disposition. Je ne blâme pas le département, car il semble que son œuvre soit bonne, mais je voudrais aller plus loin afin de faire comprendre aux cultivateurs qu'il y va de leur intérêt de profiter des avantages que le département leur offre.

Crédit affecté à l'application de la loi concernant les grains de semence, aux essais de grains de semence, à l'encouragement de la production ou de l'utilisation de semences de

qualité supérieure et à l'encouragement de la production et de la récolte des produits agricoles et potagers, $200,000.

M. PEDLOW: Je remarque que ce crédit a pour but d'encourager l'agriculture en général et la culture maraîchère. Il y a un autre moyen d'encourager ces genres de culture qui n'est pas indiqué complètement dans le texte de ce crédit: C'est de trouver un débouché pour ce que l'on produit.

Il y a environ un mois, j'ai saisi l'occasion de demander à l'honorable premier ministre intérimaire (sir Thomas White) un renseignement au sujet d'une correspondance que j'avais reçue d'un citoyen demeurant dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Le premier ministre intérimaire a dit alors que le Gouvernement avait avancé 80,000 000 piastres pour aider à vendre le blé canadien et qu'il préparait, si ma mémoire est fidèle, un crédit additionnel de 90,000,000 piastres dans la même intention. Mais il n'a pas pu expliquer pourquoi un cultivateur éprouvait de la difficulté à trouver un marché pour son blé et il a laissé entendre que le blé n'était pas de la qualité voulue. J'ai eu depuis une correspondance considérable avec un certain nombre de cultivateurs de la même région, ainsi qu'avec plusieurs minotiers et ils s'accordent à dire qu'il y a une forte quantité de blé, 20 p. 100 de la dernière récolte qui se trouve encore aux mains des cultivateurs. Tous disent qu'ils ne peuvent pas le vendre. Il est peut-être difficile au ministre des Finances (sir Thomas White) ou au ministre de l'Agriculture de comprendre cela et pourtant c'est ce que j'apprends de la circonscription de Renfrew-Sud. L'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) a posé une question sur le même sujet, il y a quelques jours, et le ministre des Finances lui a appris alors que le Gouvernement négociait avec le gouvernement grec pour mettre à sa disposition 15,000,000 ou 20,000,000 de boisseaux de blé. Malgré ce renseignement, on me dit toujours que les cultivateurs de Renfrew-Sud ont cette quantité de blé en leur possession et qu'ils ne peuvent pas le vendre. Il y a exactement deux jours, j'ai reçu une lettre de la Killaloe Roller-Mills Company. Cette lettre m'a été adressée en réponse à une demande de renseignements que j'avais faite et la compagnie m'apprend qu'il y a au moins dix ou douze chargements de wagons de blé à proximité de son moulin mais que, n'ayant pas la possibilité de trouver un marché pour leur farine, elle ne peut acheter ce blé. Il en résulte que ce blé reste aux mains du cultivateur. Il règne une certaine inquiétude chez les cultivateurs parce que la garantie du prix du blé sera supprimée et que les cultivateurs qui ont 18,000 ou 20,000 boisseaux de blé dans cette petite région de Renfrew-Sud seront obligés de le garder. Il y a d'autres régions qui se trouvent dans la même situation et naturellement il règne une vive inquiétude chez les cultivateurs. Je soulève cette question à propos de ce crédit parce que si le Gouvernement et le département trouvent un marché pour ce blé, ils encourageront certainement la production. Ces cultivateurs ont été poussés à augmenter depuis deux ans l'étendue de leur ensemencement pour les besoins de la guerre. Dans l'espace de deux ans ils ont augmenté leur production de 50 p. 100. C'est l'opinion des différentes compagnies de minoterie du comté. On leur a fait entrevoir un marché comme encouragement et il en est résulté qu'ils ont augmenté leur superficie de culture et la production. Si vous voulez que les cultivateurs augmentent la production, vous ne sauriez adopter une meilleure méthode que celle de leur assurer un marché pour leurs produits. C'est ce que je constate, non seulement dans cette partie de ma circonscription, mais aussi dans plusieurs autres régions. Ils possèdent le blé, mais ils n'ont pas de marché. Ils désirent que je m'informe de ce que le Gouvernement a l'intention de faire à propos de cette situation. Je voudrais connaître l'attitude exacte du Gouvernement touchant la vente de ce blé qui est aux mains des cultivateurs en ce moment, particulièrement dans Renfrew-Sud, qui, naturellement, m'intéresse davantage. Le Gouvernement se chargera-t-il de trouver un marché pour ce blé au prix qui a été garanti? Les cultivateurs ne doivent-ils pas s'attendre que le Gouvernement agisse d'après un système défini? Le Gouvernement fera-t-il l'achat de ce blé pour satisfaire aux contrats dont parlait, il y a deux jours, le ministre des Finances? L'honorable ministre me dira-t-il qu'on achètera ce blé à cette intention?

L'hon. M. CRERAR: Combien le correspondant de l'honorable député a-t-il de blé?

M. PEDLOW: Un correspondant dit qu'il a douze wagons de blé à proximité de son moulin; un autre a deux wagons; un troisième dit qu'il y a 25 p. 100 de la dernière récolte dans sa région et un quatrième prétend la même chose. Je ne peux pas dire quelle est la quantité, mais il y a environ 20,000 boisseaux dans cette partie de ma circonscription.

L'hon. M. CRERAR: Je ne veux pas interrompre encore l'honorable député, mais je sais qu'il y a un marché pour tout le surplus du blé du Canada en ce moment. Si ce blé n'a pas été vendu, peut-être est-ce pour d'autres raisons. Il y a sans aucun doute une demande de blé et l'on m'informe qu'on peut le vendre facilement et promptement.

M. PEDLOW: Je dois dire au ministre que s'il a quelque doute sur la qualité de ce blé je puis le rassurer sur ce point.

La qualité du blé récolté dans la vallée Bonnechère est égale à celle du blé dur n° 1 du Manitoba. C'est la réputation dont jouit en général le blé récolté dans cette région. De plus, un minotier m'assure que la qualité du blé, qui est vendue là, est excellente à tous égards. J'ajouterai que le minotier en question a écrit au département, et j'ai sous la main la réponse qu'il a reçue. Elle n'est assurément pas très encourageante. Avec votre permission, M. le président, je lirai cette lettre. Elle porte la date du 24 avril et elle est ainsi conçue:

Messieurs:

J'ai reçu votre lettre du 18 avril, mais je regrette d'avoir à vous dire que je ne puis vous fournir que de très maigres renseignements, sauf que la situation s'est considérablement modifiée au cours de la dernière année. Le manque de navires océaniques a amené l'encombrement dans plusieurs parties du monde. Une convention a été conclue avec le gouvernement britannique, il y a quelque temps sous le régime de laquelle la Wheat Export Company s'engageait à acheter le surplus exportable de la récolte de 1913 au prix fixé par le gouvernement. Le gouvernement de la Grande-Bretagne toutefois s'est vu dans l'impossibilité d'acheter la quantité jugée nécessaire au début, vu l'encombrement qui existe dans les ports des Iles-Britanniques et les énormes quantités de blé en entrepôts dans le Royaume-Uni; de fait, il y a plus de blé à l'heure qu'il est en Angleterre qu'il n'y en a jamais eu à aucune époque depuis la déclaration de la guerre. Le problème de l'écoulement sur les marchés du monde du blé et de la farine canadienne réclame toute l'attention du Gouvernement. Il s'agit toutefois d'un problème difficile, eu égard à la situation existante dans le monde entier. Il n'y a apparemment qu'à attendre des jours meilleurs.

Cette lettre, on le voit, n'offre pas de solution au problème; or, je voudrais savoir du Gouvernement s'il ne pourrait pas venir au secours des cultivateurs de cette partie du pays en prenant des mesures pour les débarrasser de leur blé?

L'hon. M. CRERAR: Je ne sais pas au juste de quelle façon le Gouvernement pourrait intervenir. Personnellement, je ne suis pas au courant des faits auxquels l'honorable député fait allusion; je lui suggère donc de s'aboucher avec le ministre intérimaire du commerce; c'est ce dernier département qui est chargé de voir au transport et à l'écoulement sur les marchés du blé canadien. Je suis en mesure, toutefois, de donner l'assurance à l'honorable député que, si le blé ne peut être vendu, c'est qu'il existe quelques raisons particulières. Il ne se passe guère de jour sans qu'il ne se vende de notre blé en Grande-Bretagne, en France et dans les pays neutres de l'Europe, et il y est expédié au fur et à mesure qu'il se trouve des navires de disponibles. Il se peut qu'il n'y ait personne dans cette région pour acheter le blé ou encore peut-être n'y a-t-il pas de wagons pour le transporter; en tout cas, il y a certainement quelque empêchement de cette nature. Si les moyens de transport ordinaires existent dans cette région, je ne puis m'expliquer que les cultivateurs ne trouvent pas un marché pour leur blé. Je suggère donc à l'honorable député qu'il expose tous les faits devant le ministre intérimaire du Commerce et que les fonctionnaires du département fassent une enquête à ce sujet.

M. PEDLOW: J'ajouterai, pour l'information du ministre, que la lettre que j'ai lue tout à l'heure, est signée par le sous-ministre du Commerce, et j'appellerai son attention sur la dernière phrase:

Apparemment, il n'y a qu'à attendre des jours meilleurs.

La difficulté ne se trouve nullement résolue; c'est-à-dire que le département n'est pas en mesure de secourir ces cultivateurs.

L'hon. M. CRERAR: Je suggère que l'honorable député discute la question avec le ministre intérimaire du Commerce.

M. PEDLOW: La lettre que j'ai lue tout à l'heure vient de ce département.

L'hon. M. CRERAR: Certainement; mais elle porte la signature du sous-ministre.

L'item 53—crédit de $25,000 pour l'application et la mise en vigueur des dispositions de la loi concernant l'instruction agricole, doit être réservé avec la permission de la Chambre; cela permettra aux honorables députés qui sont absents ce soir de demander les renseignements qu'ils jugeront à propos.

Pensions.—Guerre européenne et milice active, $28,000,000.

M. McKENZIE: Le ministre (M. Rowell) ne pense-t-il pas qu'il soit un peu tard pour soulever une question si importante et qui intéresse le pays tout entier, surtout en l'absence d'un aussi grand nombre de représentants du peuple? C'est mon

avis, si le ministre entend énoncer la politique du Gouvernement concernant les pensions.

L'hon. M. ROWELL: S'il s'agissait d'énoncer la politique du Gouvernement au sujet des pensions, j'approuverais d'emblée les observations de mon honorable ami. Cependant, je ferai observer que le programme du Gouvernement et de la commission des pensions sera énoncé et discuté lorsque le rapport de la commission des pensions sera déposé devant la Chambre; j'espère qu'il le sera la semaine prochaine. La commission des pensions a, pour ainsi dire, complété son travail, et nous soumettrons ce rapport en même temps qu'un bill, que les commissaires sont à préparer, à l'approbation du Parlement. Toutes les questions ayant trait au programme du Gouvernement seront débattues en même temps que nous étudierons les dispositions du projet de loi. Il s'agit purement et simplement d'adopter le crédit prévu pour acquitter les pensions en vertu de l'échelle actuellement en vigueur. Si la commission des pensions propose quelques augmentations, comme ce sera probablement le cas, il sera nécessaire de déposer un budget supplémentaire. Dès que le rapport sera soumis au Parlement, toute la question sera discutée à fond, ainsi que le bill relatif aux pensions que nous devrons étudier article par article.

Aussi, j'ai pensé à ne faire qu'une brève déclaration, à ne donner qu'un aperçu du présent état de choses. On pourra ensuite laisser passer ce crédit, et attendre, pour discuter l'ensemble de la question, le moment où se discutera le rapport du comité des pensions.

Ceci est simplement un état fondé sur une estimation du nombre des pensionnaires, d'après les chiffres de l'an dernier, plus le nombre approximatif des pensions pour l'année qui vient. Le total des pertes éprouvées par le corps expéditionnaire canadien s'élevait, le 8 mai courant, à 212,182. Sur ce nombre, il y a eu 53,347 combattants tués ou morts de leurs blessures ou de maladie, et le nombre total des blessés était de 148,835. Cela nous donne le total possible des réclamations pour pensions à la date actuelle, et bien peu pourraient se produire subséquemment. Quelques autres pourront sans doute se présenter avant la fin de la démobilisation. Pour commencer par les tués, qui sont au nombre de 53,347, on estime que nulle pension ne sera demandée dans le cas d'environ 15 p. 100 de ce nombre; c'est-à-dire que 15 p. 100 n'auront point de famille ayant droit de réclamer une pension, et la commission estime que le nombre total des pensions à accorder dans le cas d'hommes tués à la guerre ou morts de leurs blessures sera probablemnt de 53,854. C'est du moins le nombre total de ceux à l'égard desquels une réclamation pourra être faite comme prévue par les règlements. Jusqu'ici, 22,612 affaires de cette sorte ont été soumises à la commission, mais ce n'est pas tout à fait la moitié du nombre possible des réclamants dans le cas de ceux qui ont été tués. Sur les 22,612 réclamations examinées et sur lesquelles il a été statué, 16,959 ont été acceptées et 5,653 repoussées par le motif que les règlements ne portent aucune disposition à leur égard. Il reste donc 31,233 affaires à traiter, si des réclamations sont présentées et s'il en est décidé de la même manière. En d'autres termes, si le pourcentage des réclamations qui doivent être admises est le même à l'avenir que par le passé, l'expérience a démontré qu'il y aurait encore 23,425 pensions à accorder relativement à ceux qui ont été tués à la guerre ou sont morts de leurs blessures. Avec cela pour base, la commission des pensions est en mesure d'estimer le total de la somme à payer aux familles de ceux tués à la guerre ou morts de leurs blessures, et c'est en tenant compte de ces considérations qu'a été dressé en partie l'état actuel.

Passons maintenant aux invalides. J'ai donné le nombre total des blessés comme étant de 148,835. Un certain nombre ont été blessés plus d'une fois et sont revenus de la guerre. Il est impossible naturellement, jusqu'à ce que toutes les réclamations soient produites, de savoir au juste combien ont été blessés plus d'une fois; mais, pour les besoins de ce calcul, la commission des pensions porte à 15 p. 100 du total, c'est-à-dire 7,441, laissant à 141,394 le nombre d'invalides susceptibles de produire une réclamation. Il a été disposé de 71,834 affaires de cette nature, c'est-à-dire de la moitié à peu près. 53,876 ont été acceptées et 17,958 rejetées comme non prévues par les règlements. S'il est disposé de la même manière de toutes les autres réclamations, le nombre des invalides à qui une pension serait accordée sera de 53,270. Ce calcul est fondé sur cette supposition que nous aurons ce nombre additionnel et que la moyenne à payer dans le cas des invalides sera la même dans les nouvelles affaires que dans celles que l'on a déjà tenues pour valables. Sur ce pied-là, le total des pensions à payer par le Gouvernement fédéral, une fois qu'il aura été disposé de tous les cas possibles, sera de 32,814,391 piastres, à supposer que nul relèvement n'ait

lieu dans l'échelle de nos pensions et que les règlements ne subissent aucune modification les rendant applicables à des cas qui en sont exclus à l'heure actuelle. On estime que, pour cette année, la somme nécessaire sera celle que mentionne le budget. Comme un certain nombre de combattants n'ont pas encore été libérés du service et que leur droit à une pension ne nous a pas encore été soumis, la somme totale ne sera pas requise cette année; on estime que, pour cette année, cette somme de 28 millions suffira pour l'acquittement de notre compte de pensions. Si le comité des pensions recommande à la Chambre un relèvement de l'échelle des pensions et que la Chambre accepte la chose, un crédit supplémentaire sera demandé pour répondre à ce relèvement. Tel est, en somme, le fondement de la dépense à faire à même ce crédit de 28 millions. Si quelqu'un désire d'autres renseignements, je me ferai un plaisir de les lui donner à mesure que notre examen avancera.

L'hon. M. BELAND: Est-ce que l'on s'attend à une réclamation de la part de tous ceux qui ont été blessés?

L'hon. M. ROWELL: Non pas de ceux qui seraient encore capables de gagner leur vie d'une manière ou d'une autre.

L'hon. M. BELAND: Tous les blessés sont compris dans les 148,000?

L'hon. M. ROWELL: Tous ceux qui ont été portés sur la liste des hors-combat.

L'hon. M. BELAND: Mais un grand nombre ne sont peut-être pas des réclamations?

L'hon. M. ROWELL: Un grand nombre ne sont peut-être pas des réclamations. J'ajouterai que le comité des pensions a fait une estimation libérale du nombre des rélamations de pensions. Le nombre réel ne dépassera certainement pas cette estimation du nombre des réquérants. Ce sera probablement moins, car il y a de nombreux blessés dont les blessures n'entraînent aucune diminution de leur faculté de travail.

M. MANION: Je désirerais faire consigner au compte rendu le cas d'un homme que la Commission des pensions n'a pas traité avec justice, et obtenir du ministre, si possible, l'assurance qu'il s'intéressera à ce que la Commission règle cette affaire d'une manière équitable. Je veux parler du soldat John Taylor, dont le numéro régimentaire est 439,640 et le numéro, à la Commission des pensions, 32,019. Cet homme a été blessé en France. Il revint au pays, et parce qu'il avait une blessure à un bras—un bras qui me parut être paralysé—on lui accorda une pension mensuelle de cinq dollars. L'ayant rencontré par hasard, je constatai que sa main droite était complètement paralysée, et qu'en raison de cette paralysie, il ne pouvait se servir de son bras droit—et il recevait la superbe somme mensuelle de cinq dollars. Je saisis la Commission des pensions de l'affaire en lui télégraphiant le 19 décembre dernier; je lui appris que ce soldat touchait cinq dollars par mois, et c'était, à mon avis, une honte pour le pays de voir cet homme traité de la sorte. On m'écrivit, me disant que la main de cet homme n'était pas paralysée. Voici ce que disait cette lettre:

Lors du licenciement, on constata que les doigts pouvaient se remuer d'une manière passive et ce, à un degré amplement suffisant pour tous les mouvements ordinaires et que la faculté de préhension de la main se trouvait amoindrie. Rien n'indique que les nerfs soient attaqués, et c'est ce que rapporte le médecin examinateur de Port-Arthur qui a déclaré que l'état du patient était plus généralement attribuable à une psychose, et non pas à une lésion organique des nerfs ou des muscles.

Plus loin, on dit:

La contraction involontaire des muscles de l'avant-bras et de la main disparaissant sous l'influence d'un anesthésique.

J'écrivis de nouveau le 27 décembre, protestant contre cette désicion et déclarant que même si cet homme souffrait de psychose, comme ils l'appellent—c'est-à-dire d'une maladie plus ou moins imaginaire—il avait tout les droits à une pension convenable, tant qu'ils ne l'auraient pas guéri de cette psychose. Un homme qui perd l'usage de son bras au service de son pays mérite que sa patrie le traite avec justice—et il n'a pas été traité avec justice par la Commission des pensions qui lui accorde une allocation mensuelle de cinq dollars, alors qu'il n'est plus en état de se servir de son bras. Il ne s'agit pas du tout, selon moi, de savoir si l'incapacité est psychique ou organique; à moins de le guérir de la paralysie, il a droit à une pension. J'ai aussi représenté à la Commission que la question de passivité dans le mouvement des doigts n'avait rien à faire ici, car pour gagner sa vie, un homme doit se servir de ses doigts d'une manière active. J'ajouterai que la disparition de la paralysie sous l'influence d'un anesthésique était également hors de question, car il serait fort difficile à quelqu'un, sous l'influence d'un anesthésique, de gagner sa vie.

J'écrivais de nouveau à la Commission à ce sujet et l'on allégua que M. Taylor sui-

vait un traitement donné par la Commission des soldats invalidés. A l'époque à laquelle on disait qu'il suivait le traitement de la Commission, il travaillait à Fort-William—j'admets qu'on a mal renseigné la Commission et qu'il n'y a pas de sa faute. Tout le traitement que cet homme ait suivi pendant les quatre mois qu'il était censé être sous les soins de la Commission des soldats invalidés a duré quatre jours, mais il n'a pas reçu de pension pendant les quatre mois de son prétendu traitement. Plus tard, on lui a payé vingt dollars pour les quatre mois. Après m'être occupé de cette affaire pendant trois mois, après échange de nombreuse lettres et autres communications, j'ai réussi à le faire examiner de nouveau par la Commission vers le 5 mars. Il m'en informa, et on lui accorda alors une pension de 45 pour 100, ce qui correspondrait à une pension mensuelle de 20 dollars; voilà qui démontre que l'on s'est trompé au début en lui accordant une pension mensuelle de cinq dollars. Cependant, on ne s'en tint pas là; on l'envoya à Winnipeg pour subir un nouvel examen devant le bureau médical, et le bureau de Winnipeg proposa également qu'on lui accordât une pension de 45 pour 100, me dit-il. Il revint à Fort-William vers le milieu de mars et m'écrivit pour me dire qu'il était heureux de toucher cette pension. Mais il attendit encore deux mois et comme il n'entendait plus parler de rien il m'écrivit de nouveau, sur quoi j'attirai encore l'attention de la Commission. On lui écrivit alors et on lui demanda de retourner à Winnipeg pour y subir un nouvel examen; l'homme s'y refusa, et avec raison, me semble-t-il. Il était déjà allé à Winnipeg par deux fois et des experts en neurologie de cette ville l'avaient examiné. Pourquoi, alors, faut-il que cet homme soit obligé de se rendre à Winnipeg une troisième fois avec la perspective de perdre sa position? Il recevait une pension de 5 dollars seulement et gagnait sa vie.

De plus, cela imposerait au pays la dépense de le conduire à Winnipeg pour la troisième fois. C'est vers le milieu de mai qu'il m'apprit qu'il n'irait plus à Winnipeg, vu qu'il devait gagner sa vie. Je lui fis remarquer qu'il avait parfaitement raison et j'en prévins la commission des pensions, parce que je ne crois pas que cet homme ait été traité avec justice par la commission. En réponse à ma lettre, on m'assura qu'on allait s'occuper de l'affaire. Et cependant, rien n'a été fait, bien qu'il y ait six mois que j'aie appelé pour la première fois l'attention de la commission des pensions sur cette affaire. Il est temps que la commission comprenne que cet homme est victime d'une criante injustice. On a proposé de lui donner une pension plus élevée, mais il attend encore. Je ne veux pas occuper plus longtemps l'attention du comité, mais avant de terminer, je désire avoir l'assurance du ministre que cet homme aura justice le plus tôt possible.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai, naturellement, aucune connaissance de l'affaire. C'est la commission des pensions qui s'occupe de ces questions et, en vertu des règlements adoptés par la Chambre, c'est cette commission qui a l'autorité. Si je comprends bien, toutefois, voici quels seraient les faits, d'après la commission.

Le 4 octobre, l'affaire a été soumise à la commission des pensions et le 5, M. Taylor a été examiné et recommandé pour traitement, qu'il a commencé à recevoir le 7 octobre, en vertu de la loi sur le rétablissement des soldats dans la vie civile.

Pour des raisons que M. Taylor a sans doute trouvées suffisantes, mais qui n'ont pas été expliquées, il a, au bout de quelques jours, discontinué son traitement, de sa propre volonté. Je rappellerai au comité que ceux qui suivent un traitement ont leur solde et l'allocation tant qu'ils ne sont pas mieux, et, si le malade est marié, sa femme touche une somme égale à l'allocation d'absence. Il est parfaitement vrai, comme l'a fait remarquer l'honorable député, qu'il y a eu quelque erreur de commise lorsque la commission de rétablissement civil des soldats a averti la commission des pensions. Quand M. Taylor cessa de suivre son traitement, sa pension aurait dû être rétablie. En vertu des règlements, quand un homme reçoit des soins, s'il touche une pension, cette pension est suspendue, mais il reçoit une solde et une allocation payées par la commission de rétablissement civil des soldats. Quand son traitement est terminé, il touche de nouveau sa pension. Dans l'affaire en question, la pension n'a pas été remise à M. Taylor, et cet homme a raison de se plaindre, parce que la commission des pensions n'a pas été prévenue. On lui a demandé d'aller à Winnipeg pour subir un nouvel examen. Winnipeg est un centre de névrologie; on y trouve des spécialistes. Les commissaires ont appris qu'il s'agit d'un cas de névrologie. Il faut traiter cet homme en conséquence; on eût pu le guérir, lui rendre l'usage de ses membres et le ramener à la santé. Les commissaires sont donc d'avis

qu'il devrait être envoyé à Winnipeg pour y subir un traitement.

Les dépenses de voyage à Winnipeg sont payées, et s'il y va, il recevra sa solde et son allocation. Voilà le renseignement que j'ai appris. Naturellement, je ne puis donner l'assurance demandée par l'honorable député. Le Gouvernement n'a pas ce pouvoir en vertu des règlements que l'on a trouvés sages pour empêcher toute intervention politique. Les règlements adoptés à la demande du comité des pensions portent expressément que la décision des commissaires des pensions sera finale. Il n'y a pas d'appel possible au Gouvernement et il n'a pas le droit d'annuler cette décision. Tout de même, je m'occuperai personnellement de l'affaire pour m'assurer s'il n'y a pas eu d'injustice de commise, dans le but de conseiller à la commission de réparer les torts, si torts il y a. C'est tout ce que je puis faire, parce qu'il s'agit d'une affaire dans laquelle la décision de la commission est sans appel.

M. MANION: Je désirerais parler sur deux ou trois observations faites par le ministre. Au sujet de l'erreur commise par la commission concernant le traitement donné à cet homme par la commission des soldats invalides, j'ai admis franchement que la commission des pensions n'était pas à blâmer pour le malentendu. L'homme déclare qu'on ne lui a pas dit de rester à Winnipeg et qu'il en est parti, mais il y a eu là un malentendu. J'ai rencontré cet homme par hasard, et si je m'occupe de son affaire, c'est que je l'ai trouvé parfait honnête homme, bienséant, modéré. J'ai appris à la commission des pensions que j'étais médecin ancien combattant, que le cas de cet homme ne m'était pas inconnu et que je ne parlais pas en profane. Le ministre vient de nous dire qu'il a appris que la commission des pensions a conseillé à cet homme d'aller se faire soigner à Winnipeg.

L'honorable M. ROWELL: Pour y être examiné et, si la recommandation en était faite, pour y être soigné.

M. MANION: Ce n'est pas ce qu'on a dit à cet homme parce que j'ai justement entre les mains la lettre que la commission des pensions lui a écrite et qu'il m'a envoyée. Je vais la lire au comité. La lettre est adressée à M. John Taylor, chez lui, et est ainsi conçue:

Cher monsieur:

Voulez-vous faire en sorte de venir à ce bureau aussitôt que possible afin de vous faire

[L'hon. M. Rowell.]

envoyer à Winnipeg pour y être examiné par un spécialiste des maladies nerveuses. On vous paiera vos frais de voyage et dépenses.

On ne parle nullement de traitement, et comme cet homme avait déjà été envoyé à Winnipeg à deux reprises pour y être examiné, je crois qu'il avait parfaitement raison de refuser d'y retourner après avoir reçu, pendant un an, une pension de cinq dollars par mois.

En ce qui touche le mécontentement de cet individu, je puis assurer le ministre que j'en sais aussi long sur les cas de cette nature que la plupart des bureaux médicaux du pays et plus que beaucoup d'entre eux, dans l'espèce. Cet individu a raison de se plaindre et j'ai résolu de faire réparer les torts dont il souffre.

M. ROBB: La plainte faite par l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) et la réponse du ministre nous font voir qu'il ne serait pas juste d'adopter ces crédits ce soir, parce que d'autres plaintes peuvent se présenter. Il est près de minuit et nous pourrions lever la séance.

L'hon. M. ROWELL: Si mon honorable ami désire réserver ce crédit, je n'insisterai pas. Je croyais que, probablement, le crédit serait adopté et que tous ces détails seraient discutés quand on ferait rapport. Le somme est élevée et la question importante. Je ne sais pas si mon honorable ami était ici quand j'ai dit que je m'attendais à voir le rapport du comité des pensions de la Chambre déposé la semaine prochaine, alors que nous reviendrons sur toutes ces questions.

M. ROBB: Les députés auront-ils l'occasion de présenter des plaintes semblables à celle qu'a présentée l'honorable député (M. Manion)?

L'hon. M. ROWELL: Oui. Il est bien entendu que nous adoptons une loi des pensions qui soulève de nouveau la question de savoir quelle loi devra prévaloir. La conduite de la commission dans le cas précité est basée sur les règlements existants qui pourvoient au traitement des maladies nerveuses. Je ne veux pas insister, mais si mon honorable ami n'y voit pas d'objection, j'aimerais à voir adopter ce crédit.

M. McKENZIE: Si le ministre déclare que chacun des crédits indiqués à la page 60 sous le titre "Pensions" sera inclus dans le rapport du comité ou dans le texte du projet de loi qu'il veut présenter, je ne m'opposerai pas au vote de ce crédit.

L'hon. M. ROWELL: Je puis en donner l'assurance à l'honorable député.

Pension aux sœurs de feu le colonel Harry Baker, député, $700.

L'hon M. ROWELL: Je propose que le mot "célibataires" soit inséré après le mot "sœurs".

(La motion est adoptée.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

La séance est levée à minuit moins vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 2 juin 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. Maclean (ministre intérimaire du Commerce):

1. Un état de l'énergie électrique exportée par le Canada à l'étranger;
2. Un rapport du contrôleur de la force électrique.
3. Statistiques des laboratoires du ministère du Commerce chargés de l'analyse des produits alimentaires et pharmaceutiques, exercice financier clos le 31 mars 1919;
4. Rapport final du contrôleur du combustible, 31 mars 1919.

Par l'hon. M. Rowell: Copie d'un décret ministériel promulgué le 29 mai 1919, approuvant le projet général des logements ouvriers de la province de Québec.

REORGANISATION DES BUREAUX DU SERVICE INTERIEUR.

M. Steele propose l'adoption du 2e rapport du comité spécial chargé d'étudier la possibilité de réduire et de réorganiser le personnel du service administratif central, afin d'obtenir le maximum de rendement avec le plus petit nombre possible de fonctionnaires.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA SOCIETE CANADIENNE DE LA CROIX-ROUGE.

Le très hon. sir Robert Borden (premier ministre) demande à déposer un projet de loi (bill n° 130) tendant à modifier la loi autorisant la société canadienne de la Croix-Rouge.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour but simplement de donner à la société le droit, en temps de paix, de poursuivre son œuvre qui consiste à améliorer la santé, prévenir la maladie, alléger les souffrances dans tout le monde entier. Il y a eu une conférence des différentes sociétés de la Croix-Rouge à Genève, l'hiver dernier, à laquelle il a été jugé opportun de continuer cette œuvre. Si je me rappelle bien, on a inséré dans le traité de paix un article tendant à la réalisation du but indiqué dans ce projet de loi.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

1re LECTURE

De trois projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 127), déposé par M. Euler, concernant la compagnie du chemin de fer de Grand-River;

Le 2e (bill n° 128), déposé par M. Devlin, concernant la compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa;

Le 3e (bill n° 129), déposé par M. Douglas (Strathcona), tendant à faire droit à Stanley Gordon Eversfield.

OBSERVATIONS SUR LE MALAISE INDUSTRIEL AU CANADA ET LES GREVES A WINNIPEG ET EN D'AUTRES VILLES.

M. BLAKE propose que la Chambre lève sa séance, en conformité de l'article 39 du règlement, dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public, à savoir: les grèves qui ont éclaté à Winnipeg et en d'autres villes du Canada, ainsi que toutes les circonstances, les conditions et les causes, éloignées et prochaines, se rattachant à la question.

Cette motion est adoptée.

M. BLAKE: Ce qui me porte à faire cette motion, monsieur l'Orateur, c'est le grand malaise industriel qui règne aujourd'hui au pays. Je suis quelque peu surpris que l'opposition ait cherché à provoquer ce débat aujourd'hui même, au lieu d'attendre jusqu'à mercredi, comme je l'avais projeté; cela va sans dire, nous savons gré aux honorables députés du bienveillant intérêt qu'ils portent aux conflits industriels à Winnipeg et ailleurs; seulement, je ne saurais oublier que, l'an dernier, lorsque la ville de Québec était le théâtre d'une situation bien plus grave, d'émeutes et d'effusion de sang, pas un seul des députés qui aujourd'hui se montrent si exigeants, n'a pris la parole pour discuter les troubles si graves qui sévissaient alors. Cette discussion, je l'espère, demeurera dans les bornes de la modération et sera de nature pratique, ce qui ten-

dra à atténuer le malaise qui règne et à aider le Gouvernement à formuler un système qui réponde aux exigences de la situation. Les critiques dirigées contre le tarif ne sont pas trop exagérées, j'espère, puisque j'apprends que, sauf probalement la Nouvelle-Zélande, le renchérissement des subsistances au Canada est moindre qu'en aucun autre pays du monde. Dans sa brochure "The four parties to Industry", Mackenzie King dit au début, que la vérité nous délivrera de la crainte de l'avenir et aidera au règne de la justice sociale que la vérité demande.

Le Canada se trouve à gagner par cette guerre plus que tous autre pays, à condition que tous nos efforts collectifs tendent à faire bénéficier le pays des avantages offerts, dans leur plus grande mesure. Le monde entier a les yeux fixés sur le Canada. Ses fils ont bien combattu et nulle autre armée n'a mieux combattu que la nôtre sur les 37 fronts de bataille. Les industries afflueront fatalement vers un pays doté de si grandes ressources naturelles et d'avantages presque illimités. Dans les dix années à venir, le Canada sera en lieu de réaliser plus de progrès qu'il n'en a faits depuis cinquante ans. Mais ce progrès ne se réalisera qu'à une seule condition: le règne de la paix industrielle.

Le premier soin du médecin, appelé auprès d'un malade, c'est de faire le diagnostic de la maladie puis d'appliquer le traitement. Au fond même de ce malaise reposent les malentendus, la défiance et la jalousie. Voici comment Mackenzie King, dans sa brochure, dont je recommande la lecture aux députés, définit l'industrie:

> L'idustrie est le moyen par lequel les ressources matérielles mondiales se transforment, grâce à l'intelligence et à l'énergie de l'homme, à l'aide de forces naturelles, d'outils et de machines, en marchandises et en services utilisables par l'homme. C'est un vaste procédé de transformation, consistant lui-même en une série de procédés transformateurs ayant d'intimes et nombreuses relations pour unir le genre humain, en cet âge d'expansion industrielle mondiale, en une entreprise qui embrasse tout le globe.

Les quatre facteurs intéressés à l'industrie, nous dit l'auteur, sont le travail, le capital, l'administration et la société. Jusqu'ici nous avons contracté l'habitude de voir dans le travail et le capital les deux facteurs de l'industrie, en laissant de côté l'administration et la société. Voici comment Mackenzie King définit la société:

> C'est la société qui fournit les ressources naturelles et les forces qui reposent à la base de toute production. Les individus peuvent acquérir un titre par un moyen quelconque, mais c'est de la société et de l'agrément de la société que les titres sont obtenus. C'est la société, organisée de diverses manières qui maintient le Gouvernement et les relations extérieures assure le règne de la loi et de l'ordre, encourage les arts et les inventions, aide l'instruction publique, crée l'opinion, et favorise, par concession ou autrement, les agences de transports, de communication, de crédit, du commerce de banque, et autres, sans lesquelles la production, sauf la plus primitive, serait impossible. C'est la société qui crée la demande des marchandises et des services qui fournissent au travail un emploi lucratif et au capital un rendement rémunérateur de ses placements. Sans la société, le génie inventif, la faculté d'organisation, de direction ou toute autre capacité, serait de peu de valeur. Tournez-vous du côté que vous voudrez, c'est la société qui rend possibles toutes les activités de l'industrie et contribue à fixer leur valeur et leur portée.

Le travail doit se rendre compte complètement de sa responsabilité envers le capital et l'Etat, et le capital doit se rendre pleinement compte de sa responsabilité envers le travail et l'Etat. Un sentiment de lassitude s'est répandu dans le pays. Personne ne semble avoir besoin de travailler. On me dit que dans un grand nombre d'industries, la capacité de travail utile n'est que 40 à 60 p. 100. Ce n'est pas se rendre compte entièrement de la responsabilité envers le capital et l'Etat.

Le but et l'objet de beaucoup d'ouvriers aujourd'hui semblent être de gagner le plus d'argent possible avec la dépense la plus faible d'énergie. Le vagabond dit que le monde doit le faire vivre et il est en train de l'obtenir. J'espère que comme nation nous n'allons pas en arriver à la condition du vagabond.

On peut parfaitement s'étonner que le capital ne prenne pas plus d'intérêt au travail qu'il ne le fait maintenant. Depuis près d'un siècle les ouvriers et les patrons se sont organisés et jusqu'à maintenant nous ne constatons pas une entente complète entre les quatre facteurs intéressés dans l'industrie. Nous paraissons avoir grand besoin de reconstruction dans notre vie industrielle. Quelques-uns ont défini la reconstruction comme étant une restauration; d'autres l'envisagent comme devant être la démolition d'abord, puis la reconstruction. Entre ces deux extrêmes, il existe une majorité qui interprète le rajustement comme une restauration avec plus ou moins de modification dont le degré varie considérablement en conservant dans sa forme essentielle la structure qui existait avant la guerre.

J'ai vu le capital et le travail abuser tous les deux de leurs privilèges. J'ai eu l'occasion de passer deux hivers dans les chantiers de bûcherons du nord de l'Ontario Pendant le premier hiver—1906-1907—le bois faisait prime, les prix étaient élevés et la

main-d'œuvre était en grande demande, mais les bûcherons étaient loin de fournir l'effort maximum. Si le contremaître leur adressait un seul mot de plainte ou une réprimande, ils s'en allaient dans un autre chantier de la même compagnie et y trouvaient de l'ouvrage. L'année suivante il n'y avait pas une grande demande de bois et une compagnie qui avait l'intention d'exploiter un grand nombre de chantiers, les réduisit à trois. Cet hiver, j'ai vu cette compagnie faire venir des bûcherons de Winnipeg et leur faire payer le voyage à raison de 3 cents par mille et aussi exiger d'eux des prix élevés pour leurs fournitures puis quand la compagnie fut à peu près quitte avec ses hommes, elle leur remit ce qu'il leur revenait et les congédia. Les bûcherons qui avaient marché jusqu'aux chantiers d'une distance de vingt-cinq milles apprirent qu'il n'y avait plus de travail pour eux et qu'ils pouvaient partir. De part et d'autre, durant ces deux hivers on abusa de ses privilèges et l'on ne montra aucune considération les uns pour les autres.

Un des moyens principaux de résoudre cette difficulté et de faire disparaître l'animosité qui existe entre le capital et le travail ou plutôt le malentendu, c'est d'obtenir que chacun se rende plus complètement compte des intérêts de l'autre. Le travail ne peut pas marcher sans le capital ni le capital sans le travail. Il faut entreprendre un système d'éducation et probablement, comme la charité commence par soi-même, nous pourrions consacrer quelques minutes à la critique du département des Postes. Comme je l'ai déclaré ici même, il n'y aurait pas eu de grève à Winnipeg, si le sous-directeur général des Postes avait donné plus d'attention, l'an dernier, aux réclamations des employés. Une personne inconnue m'a fait parvenir un extrait du "Financial Post" de Toronto. Il débute par des considérations sur le relâchement de l'administration du bureau de la poste et il continue par une tirade—en grande partie justifiée—contre le sous-ministre des Postes, qui se conduit probablement mieux maintenant, mais qui, l'an dernier, ne se rendit pas complètement compte de ses responsabilités envers les employés. Les employeurs et les employés doivent être instruits tous les deux de leurs responsabilités envers l'Etat. Garretson, qui est le chef des conducteurs de chemins de fer, dit:

> On crée une armée de sans-travail avec laquelle il faut finalement compter et à moins de trouver un remède pour rétablir la stimulation et rendre apparente la récompense, la société elle-même doit en subir la peine.

Lord Brassey, dans son livre Work and Wages, parle de certains ouvriers de chemins de fer dont les salaires ont été portés de 2 shellings à 2 shellings 6 pence et ensuite à 3 shellings par jour et il déclare qu'ils ont fourni de la main-d'œuvre à meilleur compte avec les salaires élevés qu'avec les salaires inférieurs. La même chose s'est produite dans le travail des égouts de la métropole de Londres. D'autre part, dans l'Inde, quand les salaires furent augmentés, les travailleurs faisaient traîner l'ouvrage et ne travaillaient que pour gagner suffisamment de quoi vivre. On doit établir quelques tribunaux pour régler leurs difficultés.

L'adoption du système Whitley, en Angleterre a beaucoup contribué à apaiser l'agitation dans le pays. Ce système visait entre autre choses, à faire et à examiner des propositions en vue d'obtenir des améliorations permanentes dans les relations entre patrons et ouvriers; de suggérer les moyens pour obtenir que les conditions industrielles touchant les relations entre patrons et ouvriers soient réglées de manière méthodique par les intéressés, en vue d'améliorer la situation à l'avenir. On admet de toutes parts à l'heure actuelle que les circonstances sont favorables à l'amélioration permanente des relations entre patrons et employés; si toutefois on néglige de saisir l'occasion qui s'offre, il est possible que le pays soit entraîné dans des différends industriels très graves. La réalisation de ce projet devrait aider à améliorer la situation des ouvriers.

Jusqu'ici, après la guerre sud-africaine, comme au cours de la crise industrielle de 1907-1908, les ouvriers ont été laissés à eux-mêmes; on les a laissés se débrouiller au petit bonheur comme ils le pouvaient en face de la situation qui existait à cette époque.

Mais aujourd'hui la société semble un peu mieux comprendre les responsabilités qui lui incombent, et l'on porte plus d'attention au soulagement des misères que sème toujours sur son passage une crise de cette nature.

Le rapport Whitley propose la création d'une triple association commençant aux ateliers pour se propager dans les districts et le pays tout entier. Le but qu'il vise, c'est d'établir la coopération entre patrons et employés en accordant à ces derniers une plus grande part dans la considération des questions relatives à l'industrie dans laquelle ils gagnent leur vie. Ce but ne peut être atteint que si patrons et ouvriers sont

en rapports constants. Le rapport tend à déterminer une meilleure utilisation des connaissances pratiques et de l'expérience qu'ont acquise les ouvriers et à établir le règlement à l'amiable, prompt et satisfaisant des différends qui peuvent surgir entre patrons et employés. Ce rapport s'occupe aussi de recherches industrielles, de l'utilisation des inventions, du perfectionnement des procédés, des projets de loi touchant les industries et, par-dessus tout, d'amener la plus grande somme de coopération entre patrons et employés. Le rapport se prononce très carrément sur ce dernier point, qu'il mentionne à trois ou quatre reprises. Il recommande instamment la plus grande somme possible de coopération entre patrons et employés. Les conseils tout en s'occupant de promouvoir les intérêts de leurs industries devront aussi tenir compte de l'intérêt général du pays. Voilà un point qu'il ne faut pas perdre de vue, même lorsqu'il s'agit de la plus petite industrie.

Patrons et employés devront s'organiser effectivement. Nous espérons que des hommes représentatifs de toutes les industries, fiers de leur profession et de leur contribution à la prospérité du Canada, s'associeront selon les données du rapport Whitley et s'appliqueront à développer l'harmonie dans nos industries et à faire disparaître les obstacles, qui ont jusqu'ici fait échec à la bonne entente. On espère que les conventions qui seront conclues, seront observées et auront force de loi tout comme les ententes d'autre nature intervenues entre les associations de patrons et les unions ouvrières. Voilà une question qui mérite d'être étudiée avec soin. La dernière guerre a eu lieu pour empêcher la violation d'un traité que les Allemands qualifiaient de "chiffon de papier". Le fait s'est reproduit à Winnipeg; les employés civiques se sont mis en grève avant même pour ainsi dire que fût séchée l'encre de leurs signatures sur la convention qu'ils avaient conclue avec les autorités municipales. Les conventions conclues entre patrons et employés devraient lier les deux parties; nous devrions insister avec toute l'énergie dont nous sommes capables pour que ce principe soit respecté. Il n'y aura jamais de tribunal dont les décisions soient du goût de tout le monde; cependant l'existence des tribunaux est absolument nécessaire pour régler les différends et leurs décisions doivent être finales. Au vingtième siècle, il ne devrait pas être nécessaire de déclarer la grève pour régler les différends ouvriers. Cela m'a toujours amusé de voir les ouvriers se mettre en grève, pour arriver ensuite à un règlement des difficultés et retourner au travail. Il est probable que ni un côté ni l'autre ne sont satisfaits. Un tribunal quelconque, composé des représentants d'un conseil de district et de l'union ouvrière à laquelle appartiennent les grévistes, aurait été en mesure de régler le différend si les parties en cause avaient joué franc jeu. Dans chaque cas, peu importe qu'il s'agisse d'améliorer la situation de l'ouvrier ou d'augmenter son salaire, les résultats immédiats dépendent des dispositions et du degré d'instruction que possèdent patrons et employés. L'ancien dicton des patrons en temps de crise, alors que les ouvriers font queue de jour en jour à la porte des ateliers attendant de l'ouvrage: "Maintenant, c'est notre tour", devrait être une chose du passé. La majorité des patrons à mon avis, ont une nouvelle conception et sont mieux disposés que par le passé à considérer le problème de l'existence à un point de vue autre que le leur, au lieu de considérer leurs entreprises comme des petits royaumes dont ils sont les souverains.

En Nouvelle-Zélande, le gouvernement a nommé une commission du commerce pour faire une enquête et préparer un rapport sur la situation, les prix que demande le commerce, la cherté de la vie, et ainsi de suite et pour mettre en vigueur la loi de 1910 contre les trusts. Si mes renseignements sont exacts, cette commission a eu un démêlé avec quelques marchands; elle s'est emparée de deux des magasins et les a exploités pendant un an en perdant un cinquième de sou par livre de viande. Elle a réussi toutefois à stabiliser les prix et à trouver une nouvelle base qui a permis aux gens de se tirer d'affaires.

En traitant de la vie chère, la commission a fait rapport qu'une détermination des prix ne pouvaient être un remède que si on l'appliquait avec le plus grand soin, attendu que les approvisionnements pouvaient beaucoup diminuer, sinon cesser tout à fait, de sorte qu'il fallait ne fixer les prix que dans le cas de denrées dont il serait possible de contrôler l'approvisionnement depuis leur production jusqu'à leur consommation, les changements intermédiaires se restreignant à une rémunération des services rendus. Par de tels moyens, on pouvait dans une certaine mesure maintenir dans des bornes raisonnables les produits importés de l'extérieur. De plus, la commission a recommandé de prendre des mesures pour un contrôle de la fabrication et de la vente d'articles susceptibles d'être considérés comme étant de luxe, car on y applique une main-d'œuvre qui devrait être

[M. Blake.]

appliquée à la production d'objets indispensables. Dans l'état de New-York, un personnel du Managers' Club a été établi dont l'objet est de promouvoir les bonnes relations et la paix industrielle. Comme il s'agit de sentiers nouveaux, on ne s'y achemine qu'avec hésitation, le regard tourné dans la bonne direction, mais sans être bien sûr de soi.

Une question sérieusement discutable, c'est celle de savoir jusqu'à quel point il faudra marcher dans la voie des améliorations industrielles pour que l'on parvienne à contenter les travailleurs ou la population. Nous avons au Canada une commission royale qui fait une enquête sur la situation industrielle et, l'autre jour, la Chambre a chargé un comité de se renseigner sur les prix. Quand les rapports de cette commission et de ce comité seront déposés, je ne doute point qu'ils ne forment une base sur laquelle le Gouvernement pourra s'étayer pour prendre une décision.

La guerre a été un ferment, une force terrible dont l'action ne peut encore être pleinement déterminée. Les peuples victorieux ont toujours été complaisants; mais cette guerre semble avoir fourni une variation. On ne pense plus de la même manière que jadis. On estime qu'il y a chez nos voisins huit cent mille ouvriers appartenant à des unions révolutionnaires. Le monde vit dans la crainte de ce que l'on appelle le bolchévisme. La force ne le détruira pas, nul groupe d'hommes armés ne peut arrêter l'infiltration du poison subtil qui en émane, là où l'injustice engendre la misère et où la misère engendre le désespoir. Il faut que les employés se mettent en bonne lumière auprès de l'ouvrier comme auprès de la société. Il faut que nous ayons la justice qui soit la même pour tous. Le travail intellectuel et le travail physique doivent recevoir chacun la pleine valeur des services rendus. Les moyens de subsistance comprennent la nourriture, le logement, le vêtement et les occasions de se récréer; ni prodigalité, ni luxe, ni pénurie.

L'antagonisme vient de ce que l'employeur, croit-on, profite outre mesure du surcroît de production. J'ai entendu dire qu'à la fabrique les ouvriers se répètent les uns aux autres: qu'avons-nous besoin de produire davantage? Cela ne nous rapporte rien, puisque notre paye reste au même point. Les besognes ne s'équivalent pas et les récompenses ne doivent pas s'équivaloir. C'est à quoi la justice devra remédier par les moyens les plus prompts et les plus rationnels.

Pendant la guerre, nous avons considéré que la coopération entre les employeurs et les employés était un devoir et un privilège national. La guerre n'a été qu'une affaire transitoire, et ce sentiment d'un devoir et d'un privilège national doit se faire jour d'autant plus maintenant que sont revenus les jours de paix. L'Association nationale américaine des employeurs a pour principe d'établir les rapports entre patrons et employés sur la base d'un traitement juste et équitable. Les malentendus devront disparaître. Il peut être difficile, mais non pas impossible, d'appliquer aux affaires le principe de la charité chrétienne. Il tranche sur l'ancien dicton: "Les affaires sont les affaires"' qu'on invoque pour justifier tous les passe-droits.

Le mal de l'heure présente est que, dans l'Ouest, on trompe l'ouvrier. Le contrôle du travail semble y appartenir aux éléments révolutionnaires et socialistes. On me dit qu'à Winnipeg huit mille seulement ont voté en faveur de la récente grève générale. Beaucoup se joignent aux unions pour mener une vie plus agréable à la boutique, et ils ne s'occupent guère ensuite de l'élection et du choix des chefs. J'ai ici un numéro du "Western Labour News", publié le 22 mai comme édition spéciale relative à la grève. On y donne une liste de cinquante-huit unions qui sont en grève. Il dit que le vote partiel dont il avait été rendu compte mercredi matin fait voir que huit mille seulement sont en faveur de la grève générale et six cents y sont opposés. Je déposerai sur le bureau cette feuille afin que la députation puisse voir que ces assertions sont tirées du propre journal du travail. Des hommes qui gagnent $70 par mois sont en grève à Winnipeg pour en soutenir d'autres qui gagnent de $160 à $170. Puisque huit mille seulement ont voté pour la grève générale et que néanmoins trente-cinq mille hommes sont en grève, j'ai donc raison de dire que les ouvriers ne s'intéressent pas comme ils le devraient à leurs unions et à l'élection de leurs chefs.

Le cœur de l'ouvrier est sain, mais il n'en est pas de même pour tous les chefs. Le ministre du Travail est d'avis que la grève de Winnipeg peut bien avoir été provoquée par suite d'une définition du contrat collectif, mais qu'au fond c'est vraiment une tentative de révolution et d'établissement d'un soviet. Pour me servir des mots du "Citizen" de Winnipeg: "ce n'a pas été une grève, mais tout bonnement une vilaine révolution". Pour appuyer ce point, je dépose sur le bureau de la Chambre le "Citizen" de Winnipeg, qui emprunte au "Western Labour News" du 25 avril les lignes qui suivent:

Le système des soviets en Russie a été élaboré d'après le calque bleu dont on s'est servi pour cette reproduction (le graphique). Le "Western Labour News" possède, à ce que l'on croit, le seul exemplaire qu'il y ait sur le continent américain. Vous y gagnerez en votant pour la Grande Union ("One Big Union").

Cet extrait de l'organe officiel du parti ouvrier de Winnipeg nous prouve que le ministre du Travail avait bien raison de dire que ce n'était pas une grève, mais une révolte dans toute sa laideur. Plusieurs des chefs de Winnipeg ont déclaré ouvertement l'an dernier qu'ils s'empareraient bientôt des industries et les administreraient eux-mêmes. Dès le deuxième jour de la grève on disait d'un des chefs qu'il avait proclamé que Winnipeg était au pouvoir des soviets. On rapporte que dans la salle de délibération du conseil, un échevin aurait dit au maire: "Que nous donnez-vous? Nous pouvons conduire la ville, nous en sommes maîtres aujourd'hui." Les chefs ouvriers de Winnipeg disent aux ouvriers que s'ils perdent cette grève la cause des unions ouvrières en subira un échec terrible dont elles ne pourront se remettre pendant de nombreuses années. Ils craignent que le capital ne saisisse l'occasion d'exploiter les travailleurs ainsi affaiblis. Si le Gouvernement leur avait assuré que les unions ouvrières légitimes ne subiraient aucun préjudice, cela aurait sensiblement contribué à dissiper ces appréhensions. Supposons que, pris individuellement, nous nous trouvions dans la position où se trouve le pays, comment procéderions-nous, tous et chacun de nous? Nous travaillerions de toutes nos forces, nous retrancherions les dépenses superflues et nous économiserions. Or, il faut que les citoyens, en tant que nation, fassent la même chose qu'un particulier ferait pendant une crise semblable. Qu'est-ce qui a fait de la France un grand peuple et comment a-t-elle pu s'acquitter en si peu de temps de l'indemnité qu'elle dut verser à l'Allemagne en 1870? Tout le monde a travaillé et économisé. En France, aux premiers jours de la guerre on a pu constater que les Français du brûlant Midi étaient doués de la même énergie et de la même force d'endurance que ceux du Nord. La lutte âpre contre la nature fait des hommes une race robuste et virile. Les Canadiens qui habitent la partie septentrionale de ce continent sont exposés à un climat rigoureux et c'est assurément à cette condition climatérique que l'on doit une race forte qui devrait ne le céder à nulle autre dans le domaine de l'industrie.

Nous en arrivons maintenant à un autre groupe de la population dont on ne s'est guère préoccupé et qui souffre peut-être plus que tout autre; je veux parler des salariés, de ces "victimes résignées", comme on les appelle. Bien que les statistiques établissent que le coût de la vie a doublé, les salaires de cette classe n'ont probablement pas été augmentés dans la proportion des augmentations accordées aux ouvriers. Pour résoudre la difficulté, il faut d'abord intervenir au sujet de la marge qui existe entre le fabricant et le consommateur. Le public a reproché au fabricant d'être presque entièrement responsable de la cherté de la vie, mais je ne crois pas me tromper en disant que l'intermédiaire doit être blâmé plus que tout autre. Je me rappelle le cas d'un article vendu à raison de $3 la caisse par le gros, à un bénéfice de 30 cents, qui, au détail, s'est vendu à un prix presque trois fois plus élevé.

Il faut réprimer la sédition. C'est bien beau de parler de la liberté de la parole, mais c'est autre que parler bolchévisme, émeutes et renversement de gouvernement, et je crois que l'on aurait bien pu modifier la loi de sédition il y a quatre ans plutôt qu'aujourd'hui. Il faut interner et déporter les chefs socialistes radicaux. Ainsi que je l'ai déjà dit, le cœur de la population ouvrière est sain, mais un bon nombre des chefs se fourvoient du tout au tout. Il faut appréhender les chefs qui discourent sur le bolchévisme ou la révolution. Il y a quelques mois, à Winnipeg, dans un théâtre où il y avait salle comble, l'assemblée composée en grande partie de partisans du régime bolchéviste de Russie, a adopté une résolution approuvant le système des soviets de la Russie.

Il faut que les grèves de sympathie cessent. Le peuple a beaucoup à dire à ce sujet, et il a manifesté sa manière de voir au sujet de la grève de Winnipeg. D'après les journaux de ce matin, les perspectives sont rassurantes. Plusieurs unions commencent à se rendre compte qu'elles ont assez de leurs propres ennuis sans y ajouter. Les employés de la compagnie des tramways de Toronto ont refusé de se mettre en grève, et il en est ainsi de bon nombre d'autres unions.

Il faut que le Gouvernement agisse avec fermeté. Le Code criminel devrait être modifié de façon à interdire les grèves de sympathie aux employés civiques, provinciaux et fédéraux. Ces gens sont employés pour servir le peuple et non en vue de bénéfice à faire. Cette ville est sensible à ses intérêts au point de vue industriel, et elle demande justice. Elle a su se rendre compte de sa situation l'an dernier lors de la

grève des employés civiques à Winnipeg et elle l'apprécie davantage cette année.

Ils constitueront un facteur plus puissant que ceux qui sont entrés en ligne de compte jusqu'à présent, tant au point de vue du travail que du capital. J'espère qu'ils poursuivront, à ce double point de vue, une campagne vigoureuse d'éducation non seulement à Winnipeg, mais dans tous les grands centres. Il nous faudra compter avec eux chaque fois qu'il se déclarera une grève de sympathie.

Je parle avec un absolu désintéressement. Je n'ai pas un seul dollar de placé dans une entreprise industrielle du pays. Je travaille parmi les pauvres de Winnipeg. Je connais leurs misères et ce que j'ai dit m'a été inspiré par le sens des réalités.

Nos soldats se sont battus noblement et courageusement, mais d'aucuns éprouvent du mal à se refaire un emploi civil. En cembattant pour l'Empire, ils se sont conduits comme des héros; ils font preuve de plus d'héroïsme encore en face de la lutte plus rude qu'ils ont à mener pour gagner leur vie. La guerre est chose du passé, et désormais on les jugera par les succès qu'ils remporteront dans la concurrence civile. N'allons donc pas oublier que nous nous devons en premier lieu à notre pays, à nos concitoyens et au développement du Canada.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'il se trouve des membres de l'opposition qui jugent à propos d'excuser leur impatience à vouloir prendre part à ce débat. Je ne m'attarderai pas, non plus, à relever la remarque plutôt désagréable que mon honorable ami a faite au début de son discours au sujet des émeutes survenues à Québec l'an dernier. Le très honorable premier ministre a déclaré lui-même en Angleterre, l'été dernier, que ces émeutes avaient été grandement exagérées dans la presse du Canada et de l'Angleterre. La bonne vieille province de Québec, essentiellement canadienne, qu'on a tant décriée et méconnue, paraît être à l'heure présente singulièrement paisible, et il me semble plus juste de confiner mes observations aux différends industriels qui se sont produits au milieu où ils sont survenus.

Le débat actuel est sûrement d'une grande urgence. On nous a reproché de n'avoir pas plus tôt discuté dans cette Chambre une situation aussi alarmante que celle qui existe. Pour ma part, j'étais d'avis qu'il valait mieux laisser au Gouvernement toute liberté d'action pour lui donner la chance d'effectuer un règlement rapide. J'estimais aussi qu'il convenait d'accorder un certain délai au très honorable premier ministre pour lui permettre de remédier à un état de choses qui est en grande partie le résultat de négligence, de bévues et de mauvaise administration. Malheureusement, monsieur l'Orateur, la période des bévues n'est pas terminée avec le retour du premier ministre. Au contraire, chaque jour il se commet de nouvelles et funestes erreurs. La grève se répand à des villes et à des centres où les industries avaient jusqu'ici connu une ère de paix, et le Gouvernement semble rester lamentablement impuissant et inactif. Qu'a-t-il vraiment accompli jusqu'à présent? Après avoir trop longtemps attendu, il s'est décidé à expédier à Winnipeg deux membres du Cabinet pour agir à titre de médiateurs et réorganiser le service des postes. Je dirai tantôt ce que je pense de cette mission des deux ministres en question. Le Gouvernement a également chargé une commission parlementaire d'instituer une enquête sur le coût de la vie. Les paroles fameuses que prononçait, il y a deux ans, un homme d'Etat anglais, ne sont-elles pas trop bien appropriées à cette commission: "Trop tard! C'est encore trop tard!" Il est indubitable que la cherté de la vie et les profiteurs de guerre sont largement responsables de la grave situation à laquelle nous avons à faire face. Les consommateurs ne voient pas facilement l'équité d'un régime ou d'une politique qui permet à ceux qui ont monopolisé le commerce des viandes, de la farine et des autres objets de première nécessité d'entasser leurs dividendes et de multiplier leurs millions pendant que le prix du pain, du lard, de la viande et des autres denrées augmente dans des proportions jusqu'ici inconnues. Si mon honorable ami de Victoria (sir Sam Hughes) est convaincu, comme il nous l'a dit dans cette Chambre, l'autre jour, que le Gouvernement est la propriété de sir Joseph Flavelle, est-il étonnant que tant de gens au Canada n'aient l'impression que l'administration est sous la direction et le contrôle des profiteurs? On ne cesse de dire à l'ouvrier que son salaire a été fort augmenté. Mais, monsieur l'Orateur, cette augmentation de salaire est purement nominale quand elle ne fait que correspondre à l'augmentation des prix. Il importe peu qu'un homme gagne cinquante cents ou deux dollars de l'heure; son salaire n'a de signification que dans l'étendue où ces cinquante ou ces deux dollars lui suffisent à faire vivre sa famille.

Quelles qui soient donc, monsieur l'Orateur, les conclusions auxquelles en arrive la

commission parlementaire sur la cherté de la vie, quelque lumière qu'elle puisse jeter sur le sujet, la question importante qui se pose est de savoir ce que nous ferons en attendant pour mettre fin aux grèves qui paralysent la vie économique du pays. A quels remèdes aurons-nous recours? Nous ne saurions tergiverser plus longtemps. Ainsi qu'il a été dit dans une occasion mémorable: Il ne s'agit pas d'une question théorique; la situation la plus terrible nous confronte, et il ne sert de rien de chercher à mystifier le public en jouant un mélodrame bolchéviste pour couvrir l'incapacité administrative et gouvernementale.

Nous ne saurions souffrir un laisser-faire chaotique au moment où le malaise industriel ne cesse de gagner en profondeur; et l'apparente disposition du Parlement à laisser les choses aller de mal en pis ne peut avoir d'autre résultat que d'éveiller une dangereuse intolérance au sein des masses salariées. Il nous faut rétablir la paix industrielle en notre pays; le règne du soupçon et de la méfiance a déjà trop longtemps duré entre le capital et le travail, ces deux inséparables facteurs de toute entreprise productive. A moins que patrons et ouvriers ne règlent leurs différends en se prêtant un mutuel et sincère concours, le Canada ne pourra pas se préparer pour la guerre qui se livrera prochainement dans le domaine du commerce, il se trouvera incapable de consacrer tout ce qu'il possède d'activité et d'énergie au développement et à l'amélioration de sa situation au point de vue commercial et national.

L'union entre patrons et employés est chose indispensable au bien-être de l'individu, de la famille et de la nation, et, pour le Canada, c'est, à l'heure actuelle, une question de vie ou de mort. Autrefois, le travailleur ne connaissait que ses besoins, ses désirs et ses souffrances; aujourd'hui il connaît sa puissance, il se sait un indispensable facteur de la production de la richesse, et c'est pour cela qu'il demande à être loyalement considéré comme un associé et qu'il revendique l'égal partage des droits et des obligations. Certains patrons, hélas! considèrent leurs employés comme autant de rouages de la machine industrielle, comme des êtres humains auxquels on ne reconnaît pas de droits. Par bonheur, les grandes puissances en sont arrivées à une entente sur certains principes fondamentaux, en ce qui concerne les droits du travail, principes qui doivent être proclamés dans le traité de paix. Qu'il me soit permis de donner lecture de l'énoncé des deux premiers de ces principes:

[M. Lapointe (Kamouraska).]

Permièrement.—Le principe dirigeant ci-dessus énoncé, comportant qu'il ne faut pas considérer le travail comme simple article de commerce.

Deuxièmement.—Le droit d'association pour toutes fins légitimes, en faveur des employés comme en faveur des patrons.

Au moment où il fit voir à la Chambre que ces deux principes étaient du nombre de ceux qui seront énoncés dans le traité de paix, le président du conseil annonça qu'ils avaient été adoptés sur proposition faite par le très honorable premier ministre. Je ne sais s'il disait vrai ou non, car j'ai lu dans un journal français que cette proposition avait été faite par un autre personnage; j'ai pensé qu'il avait peut-être cherché à faire un peu de réclame plus ou moins légitime et qu'il avait puisé ses renseignements à la source qui lui est particulière. Quoi qu'il en soit, que le premier ministre ait proposé ou simplement appuyé les résolutions relatives au travail, il est certain qu'il leur a accordé son assentiment. Cela étant, je ne m'explique pas comment le Gouvernement peut, s'il entend se conformer aux conventions établies à la conférence de la paix, faire obstacle au principe du contrat collectif.

Le droit d'association reconnu aux travailleurs n'a plus aucun prix s'il ne comporte et ne signifie en même temps le droit de rendre l'association effective. Le travailleur individuel, cela saute aux yeux, se trouve dans une situation fort désavantageuse lorsqu'il lui faut débattre avec son patron les conditions de son emploi. Bien souvent l'employeur est une puissante compagnie, un syndicat de capitalistes. Le travailleur est pauvre, et pour gagner sa vie il lui faut compter sur le travail qu'il accomplira pour autrui. N'ayant rien sur quoi se rabattre, il ne peut attendre que l'employeur consente à lui faire de meilleures conditions. Il n'a donc que sa misère à opposer à la richesse de son patron. Seul le contrat collectif peut lui donner une puissance à peu près égale à celle du capitaliste. Je ne crois pas qu'il existe de meilleure définition du contrat collectif que celle qui se trouve dans le rapport de la commission américaine des relations industrielles:

Ce terme signifie et comprend le droit des employés à l'organisation et à l'exercice des fonctions qui sont nécessaires pour rendre l'organisation effective; à faire des conventions collectivement plutôt qu'individuellement et, ce qui importe plus que toute autre chose, à participer de façon définie et reconnue, tout comme le patron, à la détermination des salaires, des heures et conditions du travail, d'où dépendent leur sûreté, leur santé et leur vie même.

Si le droit au contrat collectif est chose à désirer, il faut reconnaître aux associations

ouvrières le droit d'user des moyens propres à le leur faire obtenir par la conciliation. Mardi dernier, le premier ministre (sir Robert Borden) répondait comme suit (voir page 3070 du hansard) à certaine question que lui avait faite le représentant de Winnipeg-Centre:

On peut donc se rendre compte que ce que l'on appelle le droit au contrat collectif, s'il est interprété d'une certaine façon et exercé dans une mesure extrême, peut avoir pour effet de placer les ouvriers et même les syndicats dans une situation telle qu'ils ne pourraient conclure eux-mêmes leurs arrangements qu'avec l'autorisation de quelque comité qui peut être situé à des milliers de milles de là. Avant d'insister sur l'expression "contrat collectif", nous devrions avoir et il faut que nous ayons une définition exacte de ce que l'on entend par là, et ceci étant établi, quels seraient les résultats à attendre de ce principe, s'il était adopté. A ce sujet le Gouvernement trouvera probablement des suggestions ou des recommandations dans le rapport de la commission industrielle que nous espérons recevoir pas plus tard que le 15 du mois prochain. Mon honorable ami qui a posé cette question comprendra qu'il serait déplacé et même odieux pour le Gouvernement d'essayer à l'avance de se prononcer sur des questions qui sont du ressort de cette commission.

Le jour suivant, je m'enquis si le Gouvernement était favorable à quelque aspect du contrat collectif. Mais le premier ministre répondit qu'il nous faudrait attendre le rapport de la commission industrielle. Me permettra-t-on de remarquer, sauf correction, que je fus surpris de cette réponse du premier ministre. Sans contredit, si, à la conférence de Paris, il s'est prononcé en faveur du droit d'association, qui comprend le droit au contrat collectif, il savait ce qu'était ce droit, indépendamment de la signification que pourrait lui donner la commission Mathers. Autre chose. Le très honorable ministre a basé son commentaire sur une certaine déclaration du sénateur Robertson publiée dans la presse et que voici:

Le comité central de la grève interprète le droit au contrat collectif comme signifiant que le corps central aura le pouvoir d'approuver ou de rejeter toute convention qui peut être satisfaisante au patron ou aux classes de patrons et à leurs employés; cette interprétation, si elle est acceptée aura pour résultat de permettre à tout comité central absolument indépendant de l'industrie ou du métier concernés d'imposer l'approbation ou le rejet de toute convention. Au lieu de donner à l'ouvrier de toute usine ou industrie individuelle le droit au contrat collectif avec les patrons, cette mesure les prive de ce droit et les place entièrement entre les mains d'un corps central, principe que le comité des citoyens de Winnipeg et les gouvernements provincial et fédéral déclarent ne pouvoir accepter.

L'exactitude de cette déclaration du sénateur Robertson a été contestée par les chefs ouvriers de Winnipeg et il n'est que juste que je lise leur version. Je cite le "Montreal Star":

Nous contestons absolument l'exactitude de cette déclaration du ministre du Travail. Elle est tout à fait en dehors de la question. Ainsi, la fédération des postiers n'a jamais soumis aucune convention ou conseil des métiers et du travail, pas plus que les chemins de fer, les ouvriers du bâtiment, ou aucune autre association. Le principe en jeu en ce moment est que tous les travailleurs devraient avoir les mêmes droits de s'organiser que, disons, les ouvriers des chemins de fer. Le sénateur Robertson doit savoir que ce droit a été refusé aux ouvriers en métaux, et c'est pour cela que l'on a déclaré la grève.

Tel est le principe en jeu dans cette grève, et l'interprétation du sénateur Robertson, si on l'a bien rapportée, est absolument dénuée de fondement.

Les ouvriers sont en grève pour le principe du contrat collectif tel que le comprend l'union des métiers. Rien de plus, rien de moins. Le sénateur Robertson n'a pas raison de dénaturer le sens du principe en jeu. S'il a des doutes, il peut avoir tous les renseignements voulus en s'abouchant avec le comité des grévistes. Ils l'ont vu et lui ont prouvé qu'ils sont prêts à le renseigner sur la véritable nature du conflit.

Ces deux interprétations diffèrent notablement, mais cette dernière a été donnée par les ouvriers et doit être regardée comme leur étant particulière. Ils savent ce qu'ils veulent dire mieux que le sénateur Robertson. Est-il injuste pour l'ouvrier de réclamer le droit au contrat collectif par industrie plutôt que par occupation ou métier? Les divers métiers d'une industrie sont les anneaux d'une chaîne. Si l'un fait défaut les autres ne valent plus rien. Par exemple, dans l'industrie des métaux, il y a les machinistes, les faiseurs de patrons, les mouleurs et autres. Chacun d'eux appartient à une union articulière. Si une convention est faite par les employeurs avec l'union des machinistes et celle des faiseurs de patrons, mais non pas avec les mouleurs, et que de ce fait il surgisse des difficultés dans cette industrie, les machinistes et les faiseurs de patrons devront cesser le travail aussi bien que les mouleurs,

Il est facile de voir que tous les métiers d'une même industrie ont un intérêt semblable et commun au bon fonctionnement de cette industrie. Si vous le reconnaissez, vous devez trouver juste et raisonnable le droit au contrat collectif par tous les métiers de la même industrie.

L'organisation du capital est sans limite. Il s'est formé de puissantes associations comprenant un grand nombre d'établissements industriels. Il est tout naturel que la même évolution se produise également chez les travailleurs, et que les ouvriers des divers métiers s'unissent pour la protection de leurs intérêts communs.

Le droit au contrat de métier ou collectif est un des principes les plus généralement reconnus aujourd'hui dans l'univers surtout aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Vu les accusations échevelées et stupides de bolchévisme que l'on porte aujourd'hui contre le mouvement ouvrier, je surprendrai peut-être certains honorables députés en disant que les socialistes avancés comme les Travailleurs indépendants du monde (Independent Workers of the World) n'admettent pas le contrat collectif, ou de métier, parce qu'ils ne veulent d'aucune manière pactiser avec les capitalistes. Etrange situation, en vérité, que de voir les socialistes extrêmes et quelques patrons rejeter ce moyen terme qui comporte évidemment une solution juste du différend.

J'ai dit que ce principe est aujourd'hui accepté aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Tous les honorables députés peuvent consulter la "Monthly Labor Review" publiée par le bureau des statistiques du ministère du Travail des Etats-Unis. Dans l'édition de mars dernier, ils y trouveront une liste des industries américaines importantes qui ont accepté le principe du contrat collectif. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je n'en citerai que deux, parce qu'elles sont bien connues dans ce pays: la Standard Oil et la Bethlehem Steel Corporation. Je vois en ce moment dans l'édition de février 1919 de la "Labour Review" le texte de la convention qui a été passée entre la Bethlehem Shipbuilding Corporation et les ouvriers en métaux syndiqués avec la Fédération américaine du travail.

Cette convention, qui contient exactement ce que demandent aujourd'hui les ouvriers de Winnipeg, se lit comme suit:

Convention passée ce 7e jour de janvier 1919 entre la Bethlehem Shipbuilding Corporation (Ltd.), compagnie de construction maritime du Delaware (ci-après appelée la compagnie) et la section des ouvriers en métaux de la Fédération américaine du travail (ci-après appelé la section).

A savoir: Attendu que la section est une organisation composée d'unions nationales et internationales (ci-après appelées les unions), syndiquées avec la Fédération américaine du travail, beaucoup des membres desdites unions étant à l'emploi de la compagnie dans ses divers chantiers, et

Attendu que la compagnie reconnaît lesdites unions collectivement comme représentant ses employés sur des questions soulevées au sujet des salaires, heures de travail et conditions générales du travail, et

Attendu que la section est autorisée avec le consentement exprès de chaque union formant partie de la section à faire une entente avec la compagnie réglant les relations à exister entre les unions et la compagnie...

[M. Lapointe (Kamouraska).]

Suit le texte de la convention. Pour mieux vous faire voir comment les métiers sont intéressés dans la même industrie, permettez-moi de vous dire que vingt-quatre métiers différents composent l'organisation de l'industrie de l'acier à la fédération américaine du travail.

En Grande-Bretagne le principe est reconnu et admis par les patrons et par l'Etat. Nous avons d'abord les conclusions de la commission Whitley, commission acceptée par le gouvernement britannique et je vais vous lire l'article 23 du premier rapport de cette commission tel qu'il a été publié par notre propre ministère du Travail.

Il est peut-être bon de déclarer ici notre avis réfléchi qu'une des conditions essentielles pour amener une amélioration permanente des relations entre patrons et ouvriers est l'existence d'une organisation convenable de la part des patrons comme de celle des ouvriers. Les propositions projetées pour la coopération conjointe des diverses industries dépendent de l'existence de cette organisation des deux parties pour leur ultime succès et cette organisation est aussi nécessaire pour procurer des moyens par lesquels les arrangements et les ententes faits pour l'industrie pourront être menés à bien.

Et dans l'annexe de la page 30 on dit que les conseils qui seront formés devraient se composer uniquement de représentants des unions ouvrières et des associations de patrons.

Au commencement de cette année la Grande-Bretagne se trouvait en face d'une situation industrielle critique. La crise est devenue aiguë le jour où la triple alliance (la Fédération des mineurs, l'Union nationale des cheminots et la Fédération nationale des ouvriers des transports) s'est réunie et a menacé d'une grève générale si l'on ne prenait pas les moyens de satisfaire aux demandes du travail organisé. Le gouvernement de la Grande-Bretagne répondit à cet ultimatum en convoquant une conférence nationale composée de huit cents membres représentant les patrons et les ouvriers également intéressés afin d'aller au fond de toute la situation industrielle et de faire immédiatement rapport. La conférence tint sa première assemblée le 27 février et nomma un comité mixte, lequel fit un rapport ensuite adopté à l'unanimité des huit cents délégués des patrons et des ouvriers. Ils convinrent des dispositions suivantes:

(1) Un conseil industriel national de 400, moitié capital, moitié ouvrier qui sera élu par les patrons et les unions ouvrières et qui sera reconnu par le Gouvernement comme "autorité consultative officielle au sujet des relations industrielles". (2) Non seulement les unions ne seront pas molestées mais il est décrété que les ouvriers accepteront leur juridiction. (3) Le

Parlement devra adopter une loi nationale des salaires minima, la semaine de quarante-huit heures et des mesures augmentant l'âge du travail des enfants et en même temps qu'avançant les principes des courtes journées pour faire face au problème des sans-travail. Tout ce programme est actuellement devant le cabinet de M. Lloyd George.

Il y eut aussi le rapport Sankey, rapport d'une commission formée pour prévenir les grèves chez les mineurs. Le rapport Sankey fut accepté par le gouvernement britannique et, non seulement il donne aux mineurs le droit de s'unir et de passer des contrats collectifs, mais il reconnaît aussi leur droit à la coassociation et celui de partager la direction de la mine.

Tout ceci démontre qu'il n'y a rien de bien nouveau ni de révolutionnaire dans les demandes avancées par les ouvriers canadiens. Cela montre aussi d'une manière concluante que si notre Gouvernement avait agi comme l'ont fait les autres en face d'une situation infiniment plus sérieuse que notre situation industrielle, les difficultés et les troubles auraient été probablement évités.

Alors que les autres gouvernements prenaient des mesures promptes et énergiques, le Gouvernement canadien semblait impuissant à lire la menace tracée sur le mur et, comme l'autruche qui se cache la tête dans le sable, il s'embusquait derrière un amoncellement de décrets du conseil inutiles et impraticables. Divers corps religieux d'Amérique et de Grande-Bretagne ont approuvé et recommandé qu'on se rendît aux demandes des classes ouvrières y compris le droit au contrat collectif. Au nombre de ces institutions se trouvent le conseil de guerre catholique national et le conseil fédéral des Eglises des Etats-Unis, et, en Angleterre, les corps des archevêques et le comité sur le christianisme et les problèmes industriels.

Me permettra-t-on de lire à la Chambre la coupure suivante de la "Nation", de New-York, que ce journal a publiée dans une édition du 8 mars dernier?

L'archevêque Patrick J. Hayes, choisi récemment pour succéder au cardinal Farley, à la tête du diocèse de New-York, est au nombre des quatre hommes qui ont formulé le remarquable programme de reconstruction sociale que le conseil de guerre national catholique vient de rendre public et en sa qualité de chef spirituel de 1,325,000 catholiques, il jouera un rôle important dans l'exécution ultérieure de ce programme. Sans scrupule de myotiques, mais, au contraire, avec une hardiesse de vues très remarquable, le conseil de guerre a reconnu que le conflit industriel constituait la menace la plus sérieuse pour la paix future de toutes les nations. Comme remèdes immédiats, il préconise un système national d'échanges de travail, le maintien du bureau national de travail de guerre, sans abaissement des salaires payés durant la guerre, " advenant même que le coût de la vie baisse, car", dit la brochure, "après tout, un salaire qui ne permet à l'ouvrier que de vivoter, ne représente pas nécessairement une pleine mesure de justice "; le minimum légal de salaire; la reconnaissance du droit du travail de s'organiser en vue de passer des contrats collectifs; le logement adéquat; l'instruction professionnelle; l'établissement de magasins coopératifs; l'abolition du travail de l'enfant; l'imposition de fortes taxes sur les profits exorbitants et les successions et l'interdiction de l'accaparement des denrées. Dans les idées plus fondamentales qu'il énonce, ce programme se rapproche du syndicalisme plutôt que du socialisme—l'abolition du système du salaire, non celle de la propriété privée. " On n'atteindra pas les limites possibles de l'augmentation de la production tant que la majorité des ouvriers ne se composera que de simples salariés. Il faut que, d'une façon ou d'une autre, elle se compose, sinon totalement, du moins, en partie, de propriétaires des instruments de production ". " Le capitaliste, entre temps, devra apprendre cette vérité depuis longtemps oubliée que la richesse est une intendance... que l'ouvrier est un être humain, non pas uniquement un instrument de production, et que le droit de l'ouvrier à une existence décente est la première obligation morale imposée à l'industrie ". " Ceci ", énonce en terminant ce programme admirable, " est l'essence de l'industrie, envisagée du point de vue humain et chrétien, par opposition au point de vue exclusivement commercial et païen ".

J'espère vous avoir convaincu, monsieur l'Orateur, qu'après tout, il n'y a rien de révolutionnaire ni de bolchéviste dans les demandes des ouvriers en faveur du contrat collectif.

Je vais maintenant faire allusion, en quelques mots, à ces accusations de bolchévisme portées contre ceux qui participent aux présentes difficultés ouvrières. Je ne crois pas que les attaques calomniatrices portées par les journaux ministériels contre les chefs des ouvriers en grève à l'heure qu'il est, contribuent d'aucune façon au règlement de ces difficultés. Il est inexact que les chefs ouvriers de Winnipeg ou de Toronto sont des étrangers ou des bolchévistes. Les comités formés, dans ces deux localités, se composent presque exclusivement de citoyens britanniques de naissance. Ils appartiennent à cette catégorie d'immigrants vigoureux qu'à maintes reprises, j'ai entendu proclamer, dans cette Chambre, comme étant bien celle dont le pays a besoin. Comment, monsieur l'Orateur, croyez-vous que s'ils étaient des étrangers ou des bolchévistes, les ouvriers en grève de Winnipeg auraient réussi à gagner la sympathie des soldats de retour au pays? Les patrons —les journaux, dis-je, et les patrons—déclarent que les anciens combattants sont neutres. Hier encore je lisais que des milliers d'entre eux, après avoir paradé dans les rues de Winnipeg, samedi, marchèrent sur les édifices du parlement et intimèrent

au premier ministre Norris qu'il devrait exercer son influence en faveur de la reconnaissance du principe du contrat collectif. S'ils étaient neutres, j'aimerais savoir ce qu'ils feraient.

M. McGIBBON (Muskoka): N'est-il pas vrai que les vétérans de la Grande Guerre, de Winnipeg, ont condamné cet acte?

M. LAPOINTE (Kamouraska): C'est vrai, les directeurs des vétérans de la Grande Guerre ont proclamé leur neutralité. Mais il est également vrai que des milliers de soldats licenciés ont manifesté leur sympathie à des grévistes de Winnipeg. Pour essayer d'établir que les grévistes ont des visées bolchévistes, on répète qu'ils ont inscrit au commencement de leurs fameuses proclamations les mots: "Avec la permission du comité de la grève". Les grévistes n'avaient aucun droit d'agir de cette façon, monsieur l'Orateur. Aucun pays constitutionnel ne peut tolérer semblable usurpation de pouvoir. Ils ont commis une méprise et ils semblent l'avoir compris, puisqu'ils ont renoncé à cette pratique. Mais est-ce là un signe de bolchévisme ou de manque de loyalisme à la couronne britannique? La première ville en pays anglais à donner pareil exemple, fut la ville de Belfast. Il y a quelques mois, lorsque les ouvriers des usines centrales de gaz et d'électricité ont adhéré à la grève, Belfast fut privé d'éclairage, si ce n'est grâce à la tolérance exercée par le comité de la grève. Cependant personne ne prétendra que Belfast ne soit pas une ville loyale à la couronne britannique. C'est la ville loyale par excellence. C'est la capitale du loyalisme.

La ville de Belfast est si complètement et si profondément anglaise que la seule idée de donner à l'Irlande un gouvernement autonome y a allumé le feu de la révolte il y a quatre ans. Les grévistes, à Belfast, ont eu tort quand ils se sont arrogé ce droit; les grévistes, à Winnipeg, ont eu tort également, mais ceux-ci ne sont pas plus antipatriotes ni moins attachés au souverain que les autres.

Quant à l'attitude prise par le Gouvernement pour essayer d'effectuer un arrangement, je dois dire qu'elle a été plutôt malheureuse. Le sénateur Robertson semble avoir pris fait et cause pour une des parties en dispute. Il est évident que son utilité comme médiateur n'existe plus; aussi, je ne m'étonne pas qu'il revienne à Ottawa. Son appel à M. Gompers, le chef de la Fédération américaine du Travail, est vraiment extraordinaire. Voici cette dépêche telle que je la trouve publiée par le "Montreal Star":

Samuel Gompers,
Président de la Fédération américaine du Travail,
Washington.

29 mai.—Une grève générale de sympathie, à laquelle prennent part environ quatre-vingt-quinze syndicats, à éclaté dans la cité de Winnipeg, le 15 mai, et cela a eu pour effet de paralyser complètement les affaires. Le comité de grève a déclaré prendre le contrôle des affaires municipales et a entraîné les employés des administrations provinciales et fédérales dans le conflit.

Comme il arrive dans toutes les grèves générales de ce genre, cette grève s'est elle-même neutralisée, mais je crois bon de vous dire qu'après avoir été sur les lieux pendant plusieurs jours, mon avis est que le prestige et l'autorité des unions internationales des autres villes qui essayent d'entraîner leurs membres à se mettre en grève par sympathie pour la cause de leurs compagnons de Winnipeg qui est déjà perdue, devraient faire l'objet d'une étude sérieuse de la part des directeurs des différentes associations intéressées, en particulier des industries métallurgiques.

Le motif initial de cette grève est certainement le désir d'appuyer ce que l'on appelle le Grand Syndicat Général (One Big Union), laquelle a pour but de détruire les unions internationales si possible. Voulez-vous examiner vous-même la question et communiquer avec les chefs des différentes unions internationales de la façon que vous jugerez à propos.

Ainsi, voilà un ministre du Canada qui fait appel à un chef ouvrier étranger, lui demandant en grâce de l'aider. Jamais on n'a été témoin d'un acte plus humiliant de la part d'un ministre responsable dans un pays britannique, et j'espère que jamais plus nous ne verrons le fait se reproduire. Cet acte restera comme un monument élevé à la perspicacité politique et aux aspirations nationales de ce groupe d'hommes supérieurs qui fut un jour réuni par une sorte de contrat collectif sous le nom de gouvernement d'union.

Je n'ai aucune hésitation à dire que le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) était le dernier homme au monde que l'on devait choisir comme conciliateur ou médiateur. Personne plus que moi n'admire la compétence et le talent du ministre, mais son tempérament, sa mentalité et son éducation lui défendaient absolument d'entreprendre cette tâche difficile de médiateur. En effet, il représente au Canada l'apôtre des mesures arbitraires et des lois despotiques. Il est l'initiateur de la clôture des débats de cette Chambre. On peut distinguer sa main italienne dans la loi des élections en temps de guerre, cette mesure néfaste qui fait encore tache dans les statuts du Canada. S'il existe dans certaines régions, un sentiment de méfiance à l'en-

droit du Parlement et des institutions parlementaires, je crois que le ministre intérimaire de la Justice en est grandement responsable. En tous les cas, c'est ainsi que le jugent beaucoup de gens au Canada, et ceux-ci ne peuvent pas l'accueillir avec confiance comme un arbitre impartial. Lorsque j'ai proposé, il y a quelque semaines, que les ouvriers soient représentés dans le bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, c'est le ministre intérimaire de la Justice qui m'a répondu que je prêchais en faveur d'un principe qui était faux. Il ne pouvait pas comprendre que les employés de chemins de fer pussent s'intéresser plus directement que les autres à ce réseau. Cependant, le principe de la participation des employés dans la direction des industries est accepté aujourd'hui et proposé par les employeurs aussi bien que les employés de Grande-Bretagne et des Etats-Unis comme étant la meilleure manière d'induire l'ouvrier à consacrer toute son intelligence et toute son énergie au travail qu'il fait. Dans la circonstance, les employeurs particuliers ont devancé les législateurs. Ils ont donné un exemple qui a toujours donné de bons résultats. Pourquoi le gouvernement du Canada ne donnerait-il pas lui aussi un exemple? Pourquoi refuser maintenant une concession raisonnable, pour être obligé ensuite de l'accorder? Il est encore temps pour le Gouvernement de faire cette concession sans que cela paraisse être une défaite pour l'un et un triomphe pour l'autre. Je ne suis pas surpris que les ouvriers de Winnipeg n'aient pas pu voir en la personne de mon honorable ami un homme capable de saisir leurs idées, leurs aspirations et leurs désirs.

Mais la situation devient de plus en plus grave, malgré les déclarations optimistes faites par le Gouvernement tous les jours et les dénégations intéressées de la presse. Je me demande ce que nous allons faire, ce que le Gouvernement va faire.

La commission Mathers ne possède ni l'autorité ni le prestige qui donneraient à son rapport ou à ses décisions une influence bien prononcée. Elle n'a nullement de caractère représentatif. Comme le disait dans le dernier mémoire du " Maclean's Magazine " son membre de la tribune des journalistes, on ne saurait guère considérer ce rapport comme un camouflage bien réussi, et c'était bien là tout ce qu'on visait. Dans chaque ville on a dit à la commission: " Il y a quelque chose de gâté dans le royaume du Danemark ". Tout le monde le savait. Pourquoi donc le Gouvernement ne convoquerait-il pas une grande conférence des salariants et des salariés, comme on l'a fait en Angleterre? Si le travail, au Canada, marche sur les brisées des travailleurs d'Angleterre, pourquoi les hommes d'Etat canadiens ne suivraient-ils l'exemple donné par les hommes d'Etat britanniques? Convoquons ce congrès et que les travaillistes choisissent leur propre représentant. Quand le Gouverenement fait choix de quelqu'un pour représenter le travail, à titre de membre d'un comité, d'une commission ou d'une conférence quelconque, cet homme n'est pas le représentant légitime des travaillistes; il représente le Gouvernement. J'en ai la pleine et entière confiance, les patrons et les employés canadiens pourraient en venir à une entente, comme ont réussi à le faire les patrons et les employés en Angleterre. Sur les entrefaites, à titre d'arrhes de leur bon vouloir, le Parlement et le Gouvernement ne pourraient-ils pas convenir de nommer un représentant du travail au conseil des directeurs des chemins de fer nationaux canadiens?

Le Gouvernement affirme qu'il n'a pas le pouvoir d'édicter de loi établissant la journée de huit heures. J'en conviens, il existe de grands doutes à cet égard; mais le Gouvernement, sans aucun doute, peut bien édicter une loi touchant ses propres travaux publics, et cette loi aiderait notablement à assurer l'adoption générale de cette réforme. Il faut se mettre à l'œuvre sur-le-champ, et tenter tous nos efforts pour transformer cette rivalité de groupes en coopération harmonieuse et les représailles en amitié reciproque. Seulement, le Gouvernement, à mon avis, a trop temporisé. Il faut se mettre à l'œuvre sans retard et voici mon dernier mot au Gouvernement: A l'œuvre! et à l'œuvre aujourd'hui même!

M. BURNHAM: Monsieur l'Orateur, vous me permettrez d'exprimer brièvement ma pensée, dans la mesure de mes faibles moyens, sur les causes de ce malaise industriel. Je ne veux nullement me livrer aux personnalités ni critiquer ceux qui ont proposé quelque solution du problème qui se dresse aujourd'hui devant tout le monde civilisé; je n'entends pas non plus discuter les diverses théories préconisées à titre de solution du problème. J'aborde donc le fond même de la question: l'impuissance où se trouve l'ouvrier de subsister au moyen des salaires actuels. Donnez à l'ouvrier un salaire qui lui permette de vivre dans le confort et il sera satisfait, et du moment qu'il le sera, on ne pourra plus aussi facilement le pousser à faire de l'agitation.

Il y a quelques jours, j'ai demandé au ministre suppléant du travail (M. Maclean) s'il voudrait bien répondre à une question

à cet égard. Il a bien voulu répondre à la question et me la transmettre sous forme de feuille imprimée qu'on m'a remise aujourd'hui même. Sous la rubrique de "La vie chère et les salaires minima", cette réponse est ainsi conçue:

Relativement à la question posée par M. Burnham, figurant au compte rendu des débats du 28 mai et qui est ainsi conçue:

M. Burnham (Peterborough-Ouest): Le ministre suppléant du Travail (M. Maclean) pourrait-il me dire le chiffre du budget hebdomadaire de la moyenne des familles canadiennes, ainsi que le constate le dernier rapport du département du Travail, et le chiffre du salaire hebdomadaire minimum correspondant à ce budget hebdomadaire minimum?

Voici la réponse:

Touchant la question soulevée par M. Burnham, on peut dire que le budget familial hebdomadaire publié dans la "Gazette du Travail" est donné à titre de budget de famille type, et non pas de budget familial minimum. Les chiffres publiés ne varient pas d'un mois à l'autre ou d'une année à l'autre. L'objectif visé par la publication de ce budget n'est pas d'indiquer d'une façon quelconque les marchandises à acheter mais de faciliter la comparaison exacte des prix à différentes époques afin que la puissance relative d'achat de l'argent soit mise en lumière. Le budget hebdomadaire publié dans la "Gazette du Travail" a été rédigé, il y a quelques années, par le statisticien fédéral, et les matières alimentaires énumérées ainsi que les quantités spécifiées servent à établir le nombre de calories jugées nécessaires pour la vie d'une famille de cinq—le mari, la femme et trois enfants; sauf que, en ce qui concerne l'ouvrier, ce budget tend plutôt à répondre aux besoins d'un homme qui se livre à un labeur manuel sévère, la ration alimentaire étant par conséquent un peu plus abondante qu'il ne faudrait, s'il s'agissait d'un employé de bureau ou d'un homme qui se livre à un travail plus facile. Les chiffres publiés de mois en mois dans la "Gazette du Travail" indiquent le prix des mêmes quantités du même genre de marchandises, les prix couvrant un certain nombre d'années. Le budget renferme les prix des aliments, du combustible, du loyer et non ceux du vêtement. Le vêtement, cela va sans dire, est une partie essentielle du coût de l'existence, mais c'est là un sujet qui ne se prête pas facilement à la statistique, vu que les articles embrassent un si vaste champ et que les conditions varient si notablement suivant les différentes familles, les localités et les diverses périodes de temps. En étudiant le budget de famille publié par la "Gazette du Travail", il faut ajouter de 25 à 40 p. 10 pour le vêtement et articles divers.

Quant à la dernière partie de la question de M. Burnham au sujet du salaire minimum hebdomadaire, on peut déclarer que de même qu'il n'y a pas de budget minimum connu au département du Travail, il n'y a pas non plus de salaire minimum hebdomadaire connu au département du Travail sauf que pendant l'année dernière où la précédente deux provinces ont adopté des lois établissant un salaire minimum pour différentes classes de travaux. Règle générale, les salaires sont fixés pour chaque métier et le salaire minimum varie beaucoup d'un métier à un autre et d'une ville à l'autre. Le budget de famille publié par la Gazette du Travail est, on doit le dire, très utilisé par les patrons et les ouvriers pour se rendre compte des fluctuations des produits nécessaires à la vie et il a par conséquent une valeur matérielle pour arriver à des ententes à propos des salaires dans les différents métiers. Ci-inclus une copie du budget de famille publié dans le numéro de mai 1919 de la Gazette du Travail. Est également inclus un memorandum donnant les prix des vivres en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et au Canada respectivement, pour le mois de février.

La copie du budget de famille incluse dans la lettre indique les prix moyens des produits alimentaires, du chauffage, de l'éclairage et du loyer de soixante-six villes canadiennes et montre que la dépense par semaine est évaluée à $21.34. Ce budget ne contient rien pour les vêtements auxquels j'ai alloué la modique somme de $2 par semaine. Il ne contient rien pour les médicaments et les soins de médecin auxquels j'ai alloué $1 par semaine. Il ne contient rien pour les souliers et les brodequins auxquels j'ai alloué 50 cents par semaine; rien pour la coiffure à laquelle j'ai alloué 10 cents par semaine; rien pour la religion à laquelle j'ai attribué la modeste somme de 25 cents par semaine; rien pour les amusements auxquels j'ai alloué 25 cents par semaine (parce que si l'éducation est gratuite dans quelques provinces, il y a des dépenses incidentes); rien pour les assurances auxquelles j'ai alloué 50 cents par semaine; formant un total non compris dans le budget de $4.80. Ce montant ajouté aux $21.34 fait un total de $26.14 ou une moyenne de $4.35 par jour pendant six jours de la semaine que l'homme occupé à un travail assidu doit gagner ou il ne peut pas faire face à ce budget nécessaire. Même alors, rien n'est alloué pour les instruments de travail, pour les outils que l'ouvrier doit se procurer et rien n'est prévu pour la vieillesse. Si nous prenons en considération les salaires que reçoit actuellement l'ouvrier, il est très en arrière de ce budget. Le Gouvernement a fait de grands efforts pour s'enquérir de ces prix et ces chiffres, qui sont donnés très honnêtement, prouvent que $4.50 par jour—$5 y compris la provision pour la vieillesse et les outils—est le salaire minimum que l'ouvrier devrait recevoir aujourd'hui au Canada. Mais il s'en faut qu'il reçoive cette somme et naturellement il s'ensuit qu'il existe une très grande inquiétude. Il ne sait pas, et peu d'entre nous le savaient, que c'était à cette somme que s'élevait le budget; mais ce sont les chiffres donnés par le Gouvernement, en réponse à ma question, après plusieurs jours de délai, et ils montrent que l'ouvrier est loin de compte. Il descend de plus en plus bas dans

l'échelle et son déficit hebdomadaire et annuel devient très alarmant. Je ne crois pas un seul instant que le patron puisse donner plus qu'il ne paie à présent et équilibrer ses affaires. Je ne prétends pas qu'il y ait quelque inégalité dans l'échelle des prix qui concernent les uns et les autres. Je me rends simplement compte de l'état d'agitation qui existe dans les masses populaires du pays. Alléguer que le libre-échange ou quelque chose de ce genre apportera un remède aux maux, ce n'est pas raisonner sérieusement.

M. CLARK (Red-Deer): Mettez-le à l'épreuve.

M. BURNHAM: On l'a mis à l'épreuve il y a plusieurs années et l'on a reconnu que le système était mauvais, aussi on l'a repoussé. Je ne me propose pas de l'essayer à nouveau parce que c'est un principe de jurisprudence bien connu que lorsqu'une affaire a été jugée une fois, elle ne peut pas être jugée de nouveau.

Je n'ai pas de suggestion à présenter. Je sais que l'ouvrier dit qu'il serait satisfait de recevoir seulement un dollar par jour si les prix étaient les mêmes que lorsque c'était le salaire en vogue. Ce n'est pas qu'il demande des salaires fabuleux. Il veut simplement faire face à ses obligations. Je maintiens donc que si vous pouvez arranger les choses de façon à ce que l'ouvrier puisse vivre décemment et faire face à ses obligations, vous calmerez l'agitation du pays et vous ne pouvez pas y arriver par une autre méthode.

M. PELLETIER: Je suis content que le Gouvernement ait finalement permis que la question de l'agitation industrielle actuelle soit posée devant la Chambre pour qu'il s'ensuive une discussion et une expression franche de l'opinion des honorables députés. C'est une des questions les plus importantes que nous ayons à traiter.

Avec la suspension des hostilités en Europe, à l'aurore d'une paix qui amènera le contentement et l'apaisement dans tous les cœurs, comment se fait-il que le pays soit aujourd'hui dans une situation pire qu'avant la guerre. Comment se fait-il que le gai carillon des cloches qui a annoncé la venue de la paix en Europe annonce en même temps un état de guerre industrielle au Canada?

Quelle est la cause de cette agitation industrielle et de ces sentiments généralement peu satisfaisants qui existent dans tout le pays? Il n'est pas nécessaire d'ouvrir une longue et sombre enquête pour connaître la cause de tout ce malaise. Elle est apparente et chacun s'en rend compte à première vue. C'est le prix élevé et insupportable de l'existence et la nécessité pour les classes ouvrières, d'avoir de meilleures conditions, de meilleurs salaires, des prix plus bas pour les produits alimentaires, les vêtements et toutes les nécessités de la vie.

Il ne suffit pas toutefois de découvrir la cause d'un mal social pour apporter remède à la situation. Il faut de toute nécessité découvrir qui est responsable de cet état de choses. Il sera possible alors, si les responsables font preuve de bonne volonté, de trouver une solution aux graves problèmes que nous devons régler pour assurer l'avenir du Canada. La cause première de toutes les difficultés avec lesquelles le pays est aux prises est le manque de sincérité, de perspicacité, de prévoyance et de patriotisme véritablement canadien chez nos gouvernants. Le très honorable premier ministre, monsieur l'Orateur, peut voir là une calomnie contre le Gouvernement qu'il dirige—et il aurait raison—si je n'avais sous la main toutes les preuves requises pour établir le bien fondé de mon acte d'accusation. Le moment est arrivé d'envisager courageusement la situation, de faire notre examen de conscience national et de rejeter tout le fatras des luttes électorales, en vue de nous rendre compte si le gouvernement canadien a réellement travaillé pour le bien du pays en général ou pour le seul bénéfice des classes privilégiées. Le moment est venu de mettre une sourdine à ces refrains s'inspirant d'un faux patriotisme, qui ont eu pour unique objet de faire accepter par le Parlement et le pays toutes sortes de lois sans compter des milliers d'arrêtés du conseil: Il est temps que nous scrutions les motifs qui ont engagé nos gouvernants à conduire le pays vers l'abîme de la banqueroute et au seuil de la révolution. Un grave malaise industriel se manifeste par tout le pays et des grèves sans nombre éclatent dans toutes les grandes villes. On témoigne le plus profond mépris pour le Gouvernement du jour et l'on embrasse les idées et les principes révolutionnaires, si bien, qu'à Winnipeg, on a tenté d'installer un soviet sans que le Gouvernement ait osé prendre d'énergiques mesures de répression. S'il s'était agi d'une crise industrielle ordinaire, si le Gouvernement n'avait pas été responsable de la situation et que le peuple en général eût reposé quelque confiance dans les ministres de la Couronne, le règlement des difficultés eût été très facile, car le Gouvernement aurait dû être la haute cour devant laquelle les grévistes auraient porté leurs griefs. Tel n'est pas le cas malheureusement. Les classes ouvrières sont mécontentes; elles ne

tiennent pas à obtenir l'assistance du Gouvernement parce qu'elles sont convaincues qu'il pactise avec les intérêts contraires. Le témoignage le plus concluant que je puisse invoquer à l'appui de ma prétention, c'est la réception qu'ont reçue à Winnipeg les ministres revenus de l'Ouest et les résultats qu'a donnés la mission pacificatrice dont ils étaient chargés. Voyons donc maintenant quelles sont les causes qui ont contribué à placer le Canada dans la situation peu enviable où il se trouve.

Au début de la guerre, mon très honorable ami (le premier ministre Borden) a pris l'engagement de fournir 500,000 hommes à la Grande-Bretagne, sans avoir consulté le Parlement à ce sujet. L'offre du premier ministre fut acceptée; or, pour forcer le peuple canadien à remplir cet engagement, une nuée d'orateurs, de journalistes et de solliciteurs de toutes sortes firent retentir d'un bout du pays à l'autre la note du dévouement à la mère patrie, à la cause de la liberté et de la civilisation et au sort des petites nations. Tous ces orateurs évoquèrent le spectre de la tyrannie teutonne comme si le Canada avait été menacé d'une invasion immédiate. Le Gouvernement a inauguré cette campagne de propos délibéré et dans l'unique but de voiler aux yeux du peuple les conséquences excessivement dangereuses pour un pays aussi peu peuplé et aussi pauvre que le Canada, d'assumer des responsabilités dépassant de beaucoup ses moyens. Personne n'a lancé le cri d'alarme au cours des quatre années et demie qu'a duré la terrible lutte, tant que la victoire est restée incertaine et aussi longtemps qu'il fut nécessaire de maintenir l'effort des nations alliées afin de conserver intact le moral de nos soldats. Cependant, maintenant que la guerre est finie et que les Alliés ont remporté la victoire, nous pouvons dire bien en face au Gouvernement que la conduite qu'il a tenue équivaut à notre suicide national et le peuple commence à s'en rendre compte.

Au cours des quatre années qu'a duré la guerre, nous avons expédié sur les champs de bataille d'outre-mer la fleur de notre jeunesse, nous avons paralysé nos industries en multipliant au pays les fabriques de munitions et nous avons permis aux spéculateurs d'augmenter les prix de tous les objets de première nécessité jusqu'à un tel point que, pour maintenir au maximum le rendement de nos fabriques de munitions nous avons dû augmenter au fur et à mesure les salaires des ouvriers en munitions, tandis que les ouvriers des autres métiers étaient dans la détresse. Actuellement, les travailleurs qui ont souffert sans se plaindre au cours de la guerre demandent qu'on leur fasse la situation tenable et personne ne peut les en blâmer. La responsabilité de la présente situation incombe à ceux qui ont permis qu'elle s'établisse au pays. Or, non seulement le Gouvernement s'est montré prodigue dans les engagements qu'il a pris vis-à-vis de la Grande-Bretagne, mais il a fait preuve d'une incurie coupable dans les préparatifs du passage du Canada du pied de guerre au pied de paix. En dépit des conseils qu'il a reçus de toutes parts en particulier et en public, le Gouvernement n'a pas jugé à propos de tenter le moindre effort en ce sens; il a retourné tous ses efforts à faire rechercher et punir les réfractaires à la loi de Sa Majesté et à deviser des moyens de se maintenir au pouvoir. Au lieu de prendre des mesures pour fixer les prix des articles de première nécessité et de protéger les ouvriers contre la cupidité des spéculateurs sans cœur, le Gouvernement s'est contenté de piétiner sur place en attendant la succession des événements; il n'a pas même été capable de prévoir la crise terrible qui sévit actuellement au Canada.

Si tel n'est pas le cas, que les membres de la droite me signalent une seule mesure inspirée par la sagesse et par un désir de venir en aide aux pauvres gens. Qu'ils montrent dans quelle direction le pays était prêt à détourner de la guerre ses efforts et ses énergies pour les faire servir aux industries du temps de paix. Qu'a fait le Gouvernement à la suite des enquêtes au cours desquelles on a appris que les denrées de toute sorte pourrissaient à l'entrepôt pour affamer le peuple et maintenir les prix. Que fait le Gouvernement aujourd'hui que les prix sont plus élevés que jamais? Quelle raison donne-t-il de cet état de chose? Est-il admissible que, comprenant l'importance de ces devoirs, un Gouvernement tolère que l'on exporte les denrées jusqu'au point de laisser souffrir ses propres nationaux et de les mener aux portes de la mort? Est-il un pays au monde qui endurerait un pareil gouvernement?? Est-il un pays sous le soleil qui soit affligé d'un semblable groupe de gouvernants? Tant que la guerre a duré, tant que les commandes lucratives ont été distribuées et qu'il y a eu des hommes à contraindre au service militaire, ce gouvernement s'est montré plus autocrate que ne l'était l'empereur de Russie. Toute l'administration a été conduite par des décrets, que l'on a rendus et que l'on a appliqués même alors que siégeait le Parlement.

Maintenant que la guerre est finie et que la conscription a cessé, maintenant que nulle commande de munitions ne peut plus être donnée à des manufacturiers sans cœur, la seule activité que déploie le Gouvernement c'est, comme je l'ai dit, de poursuivre avec une extrême rigueur les insoumis, que l'on a fait mettre en prison ou à qui l'on a fait payer de fortes amendes.

Un tel état de chose ne peut faire naître la confiance dans le Gouvernement chez les classes ouvrières, et une preuve frappante de cette assertion, c'est l'accueil fait à des ministres de la couronne par les unions de l'Ouest. Nous avons aussi d'autres exemples frappantes de l'attitude énergique du cabinet en temps de crise dans la manière dont la grève a été traitée. Nous étions ici à discuter l'abolition des titres honorifiques quand la ville de Winnipeg était en proie aux bolchévisme. Nous discutons ici des affaires de peu d'impotrance lorsque tout le pays souffre, lorsque l'édifice de nos industries est ébranlé; nous discutons pendant que le peuple demande des actes et non des paroles.

Le Gouvernement a manifesté un manque de décision en déterminant le rôle que jouerait le Canada dans la guerre; il a fait preuve de peu de sincérité en laissant s'accroître outre mesure le prix des choses nécessaires à l'existence; il a fait preuve d'imprévoyance en ne se préparant pas pour la période qui suivrait la guerre.

Il a fait preuve de peu de patriotisme en sacrifiant l'avenir du pays et de peu de perspicacité en édictant des lois qui sèment le mécontentement et la méfiance dans toutes les classes de la société; il a montré peu d'habileté, comme le témoigne son inaction quand c'était le temps d'agir.

Nous passons par une période très critique, et personne ne sait quels en peuvent être les résultats. Quels que soient les efforts que le Gouvernement puisse tenter aujourd'hui, je suis sûr qu'il peut accomplir bien peu de chose, ayant perdu la confiance et l'appui du peuple. Tout ce que le Gouvernement peut faire aujourd'hui de sage et de pratique dans l'intérêt du peuple, ce serait, à mon avis, de dissoudre le Parlement et de permettre à la population qu'elle élise des représentants qui auront à cœur le bien-être du pays.

M. ANDREWS: Monsieur l'Orateur, au cours de la campagne électorale d'il y a un an et demi j'ai eu la bonne fortune d'adresser la parole à un auditoire d'ouvriers à Winnipeg à propos de la guerre et de la nécessité de vaincre. Je leur ai dit que j'étais candidat du Gouvernement d'union, par suite, en faveur de la conscription. Je leur ai déclaré que cette conscription les regardait surtout. Je leur ai déclaré, en outre, que j'étais en faveur d'une mobilisation de la richesse, de leur argent à eux, du dernier dollar et du dernier citoyen, s'il le fallait pour assurer la victoire. C'était là un langage suffisamment clair, je pense et, quand j'ai eu fini, un de ceux qui étaient présents m'interpella en ces termes: "Nous comprenons parfaitement ce que vous voulez dire". Je leur ai dit que je ne songeais point à faire partir des gens qui ne seraient pas prêts à se rendre jusqu'au bout. Quand arriva le 17 décembre, ils comprirent ce que c'était que d'aller à la guerre. Une fois l'élection terminée, mon adversaire constata que, malgré son titre de secrétaire de l'union, les ouvriers avaient voté pour moi dans la proportion de trois contre un.

Ce sont là les hommes qui aujourd'hui sont en grève. Il y a certainement quelque chose qui va mal quelque part. Outre ces hommes, qui sont de bons et loyaux citoyens du Canada, il y a parmi eux beaucoup de mes camarades des tranchées de France. Ils sont en grève, et je déclare de mon siège ici que, d'après moi, les quatre cinquièmes de nos soldats de Winnipeg revenus du front sont en communauté de sentiment avec les grévistes et approuvent la grève.

Le 1er mai les ouvriers en métaux se sont mis en grève, en partie parce que les patrons avaient refusé une journée de huit heures et un taux plus élevé de salaire à l'heure, mais surtout à cause du refus des patrons de reconnaître leur union. Les ouvriers du bâtiment ont soumis leur échelle aux patrons qui ont franchement admis que leur demande était équitable et raisonnable, mais ont déclaré ne pouvoir se rendre à leur demande. Nous avons en cela deux causes essentielles de la grève (1) un salaire et (2) le droit d'organisation. Après avoir soigneusement étudié les circonstances et cherché la vérité par tous les moyens, je vois en cela la cause de la grève. Lorsque les maîtres de forges firent connaître leur décision d'en faire une épreuve d'endurance, le conseil des métiers et du travail fit appel à tout le travail organisé de la ville pour une grève de sympathie. On prit le vote, et toutes les unions, y compris celles des services d'utilité publique, quittèrent le travail.

Quant à la responsabilité, je n'accuse personne, je ne juge personne, mais il n'en est pas moins vrai que les hommes sont en grève, et c'est une chose que nous ne devons pas oublier. Je crois, monsieur l'Orateur, que les unions ouvrières de Winnipeg ont

agi de bonne foi, en mai, l'an de Notre-Seigneur, mil neuf cent dix-neuf, et qu'ils étaient forcés de se mettre en grève pour obtenir un salaire raisonnable et le droit de s'organiser. Pour ce qui est du salaire raisonnable, je pense que les honorables députés admettront que si jamais une grève a sa raison d'être, c'est lorsqu'elle a pour but d'obtenir au gréviste et à sa famille un salaire qui lui permette de vivre. Quant au droit d'organisation, il fut un temps où l'on tenait comme une conspiration et l'on traitait comme telle une coalition d'employés, mais de nos jours on ne saurait refuser à ceux dont la seule denrée marchande est leur travail, le plein droit de décider à quel prix ils vendront ce travail, combien ils en vendront, s'ils le vendront durant six ou douze heures par jour. L'époque du servage au Canada n'est plus. On ne saurait non plus leur refuser le droit de s'entendre naturellement au sujet du prix auquel ils vendront leur main-d'œuvre et la quantité qu'ils veulent vendre, tant que les autres classes de la population jouissent du même droit.

L'ouvrier seul est sans ressources contre la puissante corporation; il en est de même de l'union ou du métier laissé à lui-même. Le contrat collectif est la conséquence logique de l'organisation et il est trop tard aujourd'hui pour une corporation de s'y refuser—ce principe fait partie d'une des stipulations de la charte ouvrière constituée par la Société des nations.

La grève de sympathie est la conséquence logique et naturelle de l'organisation. Que peut-on concevoir de plus naturel que de voir des gens liés déjà par des intérêts communs faire bloc dans une circonstance critique. Une union ou un métier quelconque qui se met en grève, peut le faire pour la revendication d'un principe d'une importance essentielle pour tous les gens de cette industrie, et tout comme les patrons peuvent avoir raison d'un seul homme, ils peuvent également repousser une union seule, à moins que tous ne soient solidaires. C'est de la coopération; c'est de la fraternité, et c'est absolument ce même principe d'union que l'on a appliqué en France. Cette grève de sympathie nous ramène naturellement à la Grande Union générale ("One Big Union"), et là encore je vois une conséquence tout à fait logique et positive de l'organisation. Lorsque vous permettez que des hommes s'organisent et que par leur organisation ils forcent délibérément le patron à "faire des concessions" qui lui répugnent, c'est de la force, et il n'y a pas d'autres termes à employer, et la Grande Union générale est un moyen logique de combat. Il nous a fallu combattre longtemps en France, mais nous avons fini par vider la querelle, et lorsque nous eûmes la Grande Union générale et le 'seul grand Foch", nous avons gagné la guerre; lorsqu'il s'agit d'unions ouvrières, c'est la conclusion qui s'impose une fois la grève commencée. Je n'approuve pas les grèves, mais nous en avons au Canada. Et puisque nous les avons, il faut procéder d'une manière éclairée pour en effectuer le règlement. Dès que le travail se range contre vous, vous constatez que de l'autre côté se rangent aussi l'association des banquiers, l'association des manufacturiers, et tous les autres corps représentatifs de patrons, et il y a lieu de s'attendre à une lutte en règle. Il y a déjà eu un peu de bataille, et si les choses ne changent pas sous peu, ce sera "une véritable bataille". A ce que je sais, il n'y a que deux moyens de régler les différends, l'un est par arbitrage et l'autre par la force; il n'y a pas plus de raison pour que cette grève de Winnipeg existe aujourd'hui que nous en aurions si, moi-même et un honorable député de cette Chambre, à la suite d'une divergence de vues, nous nous rendions sur la pelouse, pour y régler notre différend à l'aide de bombes; si nous agissions de la sorte on nous prendrait pour des fous criminels. J'ai entendu certains fous criminels donner des conseils en vue du règlement de cette grève, et plus tôt en enfermera ces gens-là, mieux ce sera.

Dans ce même ordre d'idées, j'ajouterai que mon expérience de la vie militaire m'a démontré que dans chaque peloton, chaque compagnie, chaque bataillon et chaque régiment on a trouvé des hommes surnommés "durs à cuire"—des gaillards qui vons mèneront si vous ne prenez pas soin de les mener vous-même. Il me semble que nous avons de ces individus un peu partout au Canada aujourd'hui. Si nous ne faisons rien pour les mettre à la raison, il est évident qu'ils prendront la direction du gouvernement et du pays tout à la fois. Nous avons des organisations de cultivateurs, des organisations de soldats, et Dieu sait combien d'autres associations, qui se rangent toutes en ligne de bataille, et je crois qu'il est à peu près temps que les membres du Parlement, les représentants de tout le peuple canadien aient quelque chose à dire à ce sujet. Ayons donc un peu de gouvernement constitutionnel; on entend trop parler, à mon sens, d'organisation et d'autre chose du même genre. Lorsqu'un homme commence à s'organiser, il se prépare à la bataille. J'opte pour l'arbitrage et non

pour la guerre dans les relations industrielles, tout comme dans les relations internationales. L'autre jour, le premier ministre a déclaré que si nous ne réussissions pas à régler ces petites affaires qui nous concernent, ce serait de mauvais augure pour la ligue des nations. Je le crois. Si cela m'est permis, je suggérerais la convocation immédiate d'une conférence nationale des industries. Dans l'intervalle, il nous faut mettre un frein à ces déclarations de grève; si elles ne se terminent pas à l'amiable, l'un des deux adversaires l'emportera nécessairement sur l'autre. J'ignore quel sera le gagnant, et je n'ai pas de favori; mais, je sais que les ouvriers de Winnipeg sont déterminés à l'emporter s'ils le peuvent. S'ils sont vaincus, ils seront réduits à la famine, et retourneront à leur ouvrage avec de l'amertume au cœur. On voit aujourd'hui des hommes en grève qui, il y a trois ans, ont été repoussés par les Allemands; mais, leur défaite n'a pas mis fin à la guerre. Le principe en jeu, autant que j'en puis juger, est de vaincre par la force, et j'aimerais voir changer cet ordre de choses. On peut le changer; de tels changements s'opèrent tous les jours. Si nous sommes impuissants à régler ce problème, je crois qu'il est temps pour nous d'abandonner les rênes de l'administration pour les laisser à d'autres mains. A cet égard, je partage l'opinion de l'honorable député qui a parlé cet après-midi.

Permettez-moi de souligner légèrement un autre point. A deux reprises, cet après-midi, j'ai constaté qu'on appliquait le terme de bolchévistes aux fomenteurs de grève à Winnipeg. Messieurs, si vous appliquez ce terme à ces hommes, vous me l'appliquez à moi-même, car ce sont mes amis. Je connais l'un d'eux du nom de James Winning, un brave Ecossais bien équilibré, qui a passé presque toute sa vie à travailler pour ses concitoyens. La seule erreur qu'il ait commise dans cette agitation a été d'empêcher la publication des journaux et de participer à la grève. Au sujet de la presse, j'ai eu le malheur d'entendre l'un des plus anciens députés de cette Chambre déclarer qu'elle était corrompue, et l'on n'a pas crié au bolchévisme parce qu'il s'était exprimé de la sorte. Si jamais les imprimeurs d'un journal sont justifiables de s'être mis en grève, c'est bien dans une circonstance comme celle-ci, alors que les journaux pouvaient ne pas jouer franc jeu. Je connais aussi à Winnipeg un autre individu du nom de Russell. Russell est socialiste, mais ne préconise pas l'emploi de la force. Tous ces individus me sont connus, et la force serait pour eux la dernière ressource. Russell veut un changement, tout comme Robinson, Simpson et Rigg. Ils souhaitent un changement, parce qu'ils ne sont pas satisfaits de l'état actuel. Combien d'honorables députés dans cette Chambre le sont? J'ose dire que bon nombre d'entre eux verraient avec plaisir un changement de gouvernement.

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. ANDREWS: Je suis moi-même un peu de cet avis. Mais, j'aimerais d'abord que le gouvernement unioniste fît davantage. Il me semble, monsieur l'Orateur, que si jamais il s'est trouvé une époque où nous devions nous unir et mettre tous l'épaule à la roue, c'est bien à l'heure actuelle. Nous parlons de la journée de six heures de travail. D'après moi, le temps est venu où nous devrions travailler dix-huit heures par jour, et je crois qu'il en est qui ne demanderaient pas mieux s'ils savaient que tout leur travail ne dût servir à enrichir un ou deux hommes dans les millions. Ils ne se prêtent pas à cela, mais ils sont prêts à travailler, et à bien travailler, lorsqu'ils croient le faire pour une bonne cause. En ma qualité de vieux cultivateur, je ne puis me défendre de constater qu'il ne faut pas plus de boisseaux d'orge pour nourrir un porc aujourd'hui qu'il n'en fallait il y a cinq ans. Cependant, le porc vaut actuellement cinq fois plus, et l'occasion est belle de vendre les porcs quand une même quantité de grain rapporte cinq fois sa valeur. Il est à peu près temps que nous nous donnions tous la main pour agir de concert. J'aimerais que des mesures énergiques fussent prises pour remédier à la situation actuelle. Je ne suis pas favorable à la contrainte non plus qu'à la conscription; mais je ne saurais croire que nous soyons impuissants à établir en ce pays des tribunaux d'arbitrage qui rendront justice lorsqu'on leur soumettra un différend. Avec de tels tribunaux, je suis d'avis que l'opinion publique suffirait à faire respecter le jugement rendu, et il en serait alors fini de nos difficultés.

Cela vaudrait mieux que de laisser cette grève durer jusqu'à ce que tous les esprits soient aigris, ce qui aboutira à une autre lutte. A l'instar de mon honorable ami de Dorchester (M. Cannon), il est des moments où, en principe, je tolère mal la théorie de la conscription; je ne crois pas à la conscription, je n'y ai jamais cru. Mais, à l'encontre de mon honorable ami, je crois qu'il y a des termes où la conscription devient une mesure justifiable.

Quand le feu sévit dans la prairie et que vous y rencontrez un sourd, vous ne vous

attardez pas à discuter avec lui; vous l'empoignez et l'amenez, et lorsqu'il s'est rendu compte que ce fut pour lui sauver la vie, il trouve excellent que vous n'ayez pas fait de cérémonie. La conscription, à mon avis, est à certains moments justifiable et, au moment de reprendre ma place, je conseille fortement au Gouvernement d'y recourir sans délai dans le cas dont il s'agit ici.

M. BUCHANAN: Monsieur l'Orateur, si j'interviens dans le présent débat, c'est que, étant à la fois employeur et député, je me suis efforcé de me tenir au fait des aspirations des associations ouvrières. C'est surtout à cause des événements qui se sont déroulés à Winnipeg en ces dernières semaines que la question du malaise industriel se trouve aujourd'hui en discussion; mais il me semble qu'il y a déjà de longs mois que l'agitation règne au sein des syndicats ouvriers. J'ai recherché les causes de ce malaise et je vais les faire connaître non par ordre d'importance, mais selon que je les ai notées.

L'une des principales causes du malaise qui règne en ce moment au sein des classes ouvrières, c'est, selon moi, la cherté de la vie; j'en vois une deuxième dans la manière avec laquelle on s'est acharné à réaliser de gros bénéfices depuis le commencement de la guerre. Troisième cause: on n'a pas su tenir certaines promesses faites aux classes ouvrières pendant la durée de la guerre, à savoir, que cette guerre allait transformer le monde et que le nouvel état de choses serait à l'avantage des travailleurs; et puis, quatrième cause, on demande ce qui n'est que légitime, de meilleures conditions d'existence; dans toutes les parties de l'univers on réclame la journée de huit heures, la reconnaissance des unions ouvrières et, enfin, on considère que les ouvriers devraient recevoir une plus juste part des bénéfices réalisés grâce à leur travail.

Ayant énoncé les causes du malaise, je vais m'efforcer d'indiquer quelques-uns des moyens que le Parlement devrait prendre pour remédier à la situation. Tout d'abord il est de notre devoir de législateurs d'édicter des lois propres à réduire la cherté de la vie. Cette semaine, quand viendra l'examen de la situation financière, nous devrions modifier le tarif de façon à ce que la vie devienne moins chère. Certains prétendent que la modification du tarif serait préjudiciable à nos industries; eh mais! le malaise résultant de la cherté de la vie ne fait-il pas déjà tort à ces industries? On ne peut leur rendre de stabilité que dans la mesure où l'on saura écarter les causes de ce malaise. Voilà pourquoi je considère qu'il y va de l'intérêt du pays tout entier d'abolir sans délai les droits dont sont frappés les produits alimentaires et les articles de première nécessité.

Au dire de certains, la question de la vie chère est trop complexe pour qu'on en puisse trouver la solution; or, en 1915, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande faisait voter une loi connue sous le nom de "loi de la vie chère", et par laquelle il visait à la réduction du coût d'un grand nombre d'objets de première nécessité. Je lisais l'autre jour un article de journal portant sur le prix de la chaussure; il y était dit qu'en Nouvelle-Zélande le gouvernement avait réglementé le prix du cuir fourni aux manufacturiers et ordonné à ceux-ci, en vue de réduire le coût de la production au plus bas chiffre possible, de ne fabriquer de chaussures que d'après un seul et même type. Qu'on ne l'oublie donc point: on peut fort bien, à la suite d'investigations suffisantes—cela va sans dire—proposer l'établissement d'une loi propre à dissiper le malaise dû à la cherté de la vie.

Un mot maintenant des profiteurs. Au nombre des principales causes du malaise actuel, il convient, je crois, de placer le grand luxe qu'étalent ceux qui ont amassé des richesses, étalage qui engendre le mécontentement chez ceux qui, étant moins riches, jugent que les favorisés de la fortune réalisent des bénéfices excessifs et tout à fait hors de proportion avec les salaires accordés aux ouvriers. C'est là une des raisons qu'ont les travailleurs de réclamer la coopération ou une part des profits de l'industrie. Pour dissiper le mécontentement qui existe à cet égard, il va falloir, dès cette année, remanier l'impôt sur le revenu de manière à rendre plus lourde que jamais la part que les riches devront porter du fardeau du gouvernement.

Ce qui caractérisait les promesses faites pendant la durée de la guerre, c'était incontestablement l'assurance que, une fois la paix conclue, la souveraineté populaire se ferait plus complète dans le monde entier. Les classes ouvrières pensent qu'il ne faut pas tarder d'avantage à rendre la société plus démocratique. Pour régénérer le monde, il faut y transformer les conditions de l'existence, il faut des habitations différentes de celles qui ont existé jusqu'à présent, comme il faut aussi que le soin des vieillards et des infirmes soit régi par la loi au lieu d'être confié aux associations de bienfaisance.

Quant à la journée de huit heures, je dirai que dans l'entreprise que je dirige, elle

existe depuis quelques années et, parlant d'expérience, je la recommande à toutes les industries et maisons d'affaires du pays.

M. NESBITT: Quel sera, de l'avis de mon honorable ami, la diminution du coût de la vie, si l'on adopte la journée de huit heures pour les travaux de la terre?

M. BUCHANAN: Je parle des industries du pays. Je ne crois pas que les cultivateurs puissent adopter cette journée de huit heures. En été, ils peuvent travailler douze heures et plus, et en hiver pas plus que quatre ou cinq heures.

M. NESBITT: Les cultivateurs d'Ontario travaillent douze et quinze heures par jour, hiver comme été.

Des VOIX: A l'ordre!

M. BUCHANAN: Je désirerais beaucoup continuer cette discussion avec l'honorable député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt), mais dans les circonstances, c'est impossible. Touchant la journée de huit heures, je citerai l'opinion de lord Leverhulme, membre de la chambre anglaise des lords, l'un des hommes d'affaires les mieux connus de la Grande-Bretagne. Non seulement, il demande à réduire la journée de travail à huit heures, mais il va jusqu'à six. Je ne parlerai pas de la journée de six heures, mais je veux rapporter ce qu'il a écrit dans un ouvrage et que voici. Dans l'industrie des munitions en Grande-Bretagne, au début de la guerre, la journée de travail était d'abord de douze heures, et graduellement elle a été réduite à huit heures et demie. Cette diminution d'heures de travail a eu pour résultat un plus grand rendement de munitions par jour et par semaine. Si cela est, on ne saurait beaucoup s'opposer à l'adoption de la journée de huit heures dans le pays. Lord Leverhulme dans le livre dont j'ai parlé fait la déclaration suivante:

Les rapports du Gouvernement repètent sans cesse, à la suite d'expériences précises, que dans un nombre raisonnable d'heures l'être humain peut donner la plus grande somme de travail. Fatiguez-le une journée, remettez l'homme ou la femme au travail le lendemain sous le poids de la fatigue et après deux ou trois jours, la production baissera, baissera, baissera sans amélioration.

Je crois que c'est exact. Je sais que dans ma propre entreprise le rendement est aussi bon que lorsque nous avions la journée de neuf heures.

En 1886 la production d'une certaine classe d'ouvriers dans le Royaume-Uni était de 312 unités...

Je rapporte ces chiffres afin d'expliquer un argument employé par lord Leverhulme pour montrer qu'aux Etats-Unis où les lois sont plus avancées en faveur des heures de travail qu'en Grande-Bretagne, le rendement était plus grand.

En 1886 la production d'une certaine classe d'ouvriers dans le Royaume-Uni était de 312 unités. En 1906, elle avait baissé à 275; en 1912, la dernière année du rapport avant la guerre, le rendement avait descendu à 244, soit une baisse de 68 unités en vingt-six ans. Aux Etats-Unis le rendement par ouvrier en 1886 était de 400 unités; en 1906 il était de 596; en 1912, de 600, soit une augmentation de 200 unités. La production a aussi augmenté durant la même période en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Canada, de sorte que lord Leverhulme est forcé d'en tirer une conclusion pour toutes les nationalités de langue anglaise de l'univers.

Lord Leverhulme en déduit que la réduction des heures de travail en Grande-Bretagne, loin de diminuer la production ne fera que l'augmenter.

Depuis le commencement des difficultés ouvrières en ce pays, on a émis nombre d'avis sur la coopération efficace entre le capital et le travail. Hier encore, je lisais un article d'un journal canadien expliquant la méthode employée par la Sears-Roebuck Company de Chicago. Je veux insérer ces deux méthodes au débat parce que je crois qu'elles sont très utiles dans cette discussion.

La Sears-Roebuck Company, grande maison faisant un service de commandes par la poste et qui emploie environ 20,000 hommes et femmes, a depuis trois ans un système de participation aux bénéfices.

En dix-huit mois, voici ce que ce système a révélé:

Sur le nombre des employés éligibles, 99 pour 100 ont contribué à la caisse.

En dix-huit mois, les employés ont payé à la caisse d'épargnes environ 439,500 dollars. La compagnie a contribué durant la même période 1,318,712 dollars, représentant 5 pour 100 de ses profits nets sans déduction de dividende pour les actionnaires. Julius Rosenwald, président de la Sears-Roebuck, a fait la déclaration suivante:

Un employé gagnant 25 piastres par semaine aurait après vingt ans de service, en se basant sur les deux dernières années, 20,000 dollars à son crédit. Un employé qui touche 50 dollars par semaine ramasserait 40,000 dollars. Et l'on considère que c'est là un chiffre minimum.

Je ne fais cette citation que pour montrer la possibilité de coopération entre les classes ouvrières et les patrons afin de procurer plus de contentement et une meilleure chance d'une vie aisée.

L'autre point de vue m'a été exprimé par un industriel de Brantford, Ontario, et donne simplement son idée d'un projet qui pourrait être adopté pour améliorer les relations entre les patrons et les employés.

1.—Le paiement d'un salaire convenable pour bien vivre. Le bonheur de l'ouvrier ne dépendra pas de la journée de huit ou neuf heures.

Ceci peut sembler en contradiction avec l'argument que j'ai avancé au sujet de la

journée de huit heures mais je le donne simplement comme l'avis de ce monsieur.

mais de l'assurance qu'il aura de recevoir un salaire suffisant pour élever confortablement sa famille et lui permettre de jouir des bonnes choses de la vie.

(2) L'organisation d'associations de secours mutuels reliées aux usines, semblables au système Massey-Harris, les bénéfices de maladies étant de, disons $8 par semaine.

(3) Chaque usinier devrait assurer ses employés de manière à ce que, dans le cas d'un décès, la famille ait de quoi vivre.

(4) Etablissement de pensions pour les vieux et fidèles employés quand ils prennent leur retraite.

(5) Donner à l'employé une participation dans les bénéfices jusqu'à concurrence de ce qu'il gagne. S'il a gagné $1,000 on devra lui payer le même montant sur cette somme que ce qu'on paye à l'actionnaire. Ceci encouragerait les employés à la fidélité et les engagerait à surveiller les intérêts de la maison qui seraient aussi les leurs.

Après avoir exprimé ces vues au sujet de ce que le capital devrait faire pour supprimer les sujets de mécontentement du travail, j'ajouterai quelques mots en ce qui touche la position que devrait prendre le travail organisé. L'une des plaintes exprimées, justement je crois, par le patron, c'est que, quand il engage ce qu'on peut appeler un ouvrier unioniste, il n'a pas toujours de garantie que l'homme est capable de la tâche qu'il s'engage à faire. Le travail organisé devrait voir à ce que tout homme muni d'une carte de l'union soit capable et susceptible de gagner le salaire qui lui est payé. Il devrait aussi s'assurer que toute entente passée avec une maison industrielle soit respectée, non seulement par l'union mais aussi par le patron. Si nous pouvons amener une entente convenable entre le travail et l'industrie je suis certain que tous les contrats seront respectés et que nous aurons une garantie d'efficacité.

On me croira peut-être un peu avancé si j'exprime l'idée que le travail devrait être d'avantage représenté à la Chambre des communes. Je crois que les problèmes que nous sommes appelés à résoudre aujourd'hui le seraient plus facilement si nous avions ici quelques hommes représentant les idées du travail. Nous ne les avons pas mais nous devrions les encourager à venir. Cela serait avantageux non seulement au Gouvernement mais au Parlement et à tout le pays. Il est probable qu'un moyen d'avoir une bonne représentation ouvrière serait d'adopter la représentation proportionnelle au Canada.

J'ai écouté attentivement mon honorable ami de Winnipeg-Centre (major Andrews) et je suis porté à croire que si, à Winnipeg, les difficultés ont commencé chez des travailleurs raisonnables elles sont ensuite venues entre les mains d'ouvriers déraisonnables et je crois que le grand Syndicat Général (One big Union) est au fond de tout le mouvement là bas. Je n'ai aucune sympathie pour le Grand Syndicat Général parce qu'aucune organisation canadienne qui exprime ses sympathies pour le bolchévisme et les spartaciens d'Allemagne ne saurait avoir les miennes et, comme je le crois, le One Big Union a exprimé ses sympathies pour ces mouvements lors de sa création, à Calgary.

Ce que je désire, c'est le développement du Canada d'après son droit constitutionnel et nous devrions en même temps nous montrer avancés, mais je ne crois pas que les ouvriers raisonnables du Canada puissent avoir aucune sympathie pour les mouvements révolutionnaires de Russie ou d'Allemagne.

Je ne trouve pas à redire au principe du contrat collectif comme je le comprends dans mes affaires et comme je sais qu'il existe actuellement au Pacifique-Canadien. Si je me permettais de faire des observations personnelles j'expliquerais la méthode adoptée en ce qui touche l'union internationale typographique, où le contrat collectif se résume à ceci: L'union typographique internationale de Lethbridge représente les employés de toutes les imprimeries de journaux et travaux de ville. Quand nous faisons une entente avec l'union nous nous trouvons négocier avec les employés de toutes les imprimeries. Les représentants des patrons rencontrent ceux des employés. Voici, selon moi, en quoi consiste le contrat collectif mais, si ce contrat va plus loin et signifie que tous les ouvriers dans la boulangerie, la meunerie, la fonderie vont décider d'accepter ou non une entente dans un autre corps de métier, je ne suis plus du tout d'accord avec le contrat collectif dans ce sens. Mais, si c'est un contrat entre les ouvriers et les patrons d'un certain métier, je veux bien le voir adopté dans tout le Canada.

Il serait de l'intérêt du Canada de faire disparaître la majeure partie de la défiance qui existe entre patrons et ouvriers et entre ouvriers et patrons. Je sais que le patron éprouve une difficulté et c'est qu'il se méfie des motifs de ses ouvriers mais, d'un autre côté, l'ouvrier éprouve exactement le même sentiment vis-à-vis du patron.

Je ne dis pas qu'il en soit toujours ainsi; mais c'est dans une grande mesure ce qui se produit.

Si nous pouvons obtenir que les chefs des industries aient confiance en leurs employés

et coopèrent avec eux mieux que par le passé nous pourrons surmonter, je crois, nombre des difficultés soulevées. Le livre de lord Leverhulme, dont j'ai déjà parlé, énonce ce principe: " Si l'on met sa confiance, de tout cœur et sagement, en l'ouvrier, tout ira bien. " Lord Leverhulme, un des plus grands patrons de la métropole, a pu réussir auprès des ouvriers en coopérant avec eux, et en leur faisant confiance. Je crois qu'en développant en ce pays ce sentiment de confiance, on triomphera de nombre des difficultés existantes.

Pour conclure, je presserai le Gouvernement de mettre à l'examen la question d'une commission permanente. Je ne songe pas à imposer au Gouvernement une commission de plus; mais il serait, je pense, de l'intérêt et du travail et du capital du pays qu'il existât une commission à peu près semblable à celle des chemins de fer: elle parcourrait le pays, étudierait les troubles qui pourraient surgir et essaierait de les résoudre avant qu'ils dégénèrent en grèves, et que, par suite, comme c'est souvent le cas, leur règlement soit impossible. Nombre de différends industriels, soumis convenablement à un tribunal impartial, peuvent, j'en suis convaincu, être résolus avant qu'ils aient atteint le degré où rien ne peut plus être fait et où la grève est inévitable. Il pourrait être difficile de former en Canada une commission qui parcourrait tout le pays; il pourait être nécessaire d'en avoir deux, l'une pour l'Est, l'autre pour l'Ouest; car elles auraient fort à faire à rencontrer des représentants de l'Atlantique au Pacifique. C'est notre devoir, à cette heure réellement critique de l'histoire industrielle canadienne, de nous unir, ceux des rangs ministériels aussi bien que de l'opposition et de faire tout le possible pour apporter une solution à ces problèmes. Nous aurons ainsi la paix; nous deviendrons le Canada que les soldats morts pour nous en France appelaient de leurs vœux.

M. NICKLE: J'ignore complètement si je pourrai ajouter quelque chose d'utile au débat. Quand je vins à la Chambre, cet après-midi, je n'avais pas la moindre intention d'appuyer la résolution de l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake). Mais il voulait quelqu'un pour appuyer sa proposition, je fus très heureux de lui prêter mon nom afin que l'affaire fût disctée.

Il me semble que nous sommes loin, en ce débat, d'avoir jugé sainement, le nouvel état de choses qui s'est produit, surtout à Winnipeg. Comme l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) et celui de Lethbridge (M. Buchanan), j'aurais voulu me faire une idée exacte des développements de la grève de Winnipeg. J'accepte ce que l'honorable représentant de Winnipeg-Nord a dit à ce sujet: la grève fut probablement précipitée à l'origine par le refus des maîtres de forges de reconnaître le droit au contrat collectif, dans l'acception ordinaire de ce mot. C'est-à-dire qu'ils n'étaient pas prêts à accorder aux sociétés formées parmi leurs ouvriers le droit de parler et de négocier pour leurs membres. Il y avait bien la question du salaire et des heures de travail; mais le nœud de la question, c'était de savoir si les fabricants de fer reconnaîtraient ou non les contrats collectifs. C'est ce qu'ils refusèrent, si je comprends bien. Mais quand la rupture arriva, il fallut sortir du rêve. Le comité central des grévistes surgit; à mesure que la grève se continuait il devint de plus en plus agressif dans la démonstration et l'affirmation de son point de vue. Le contrat collectif, dans le sens restrictif du mot, et tel qu'on l'avait demandé, le céda à d'autres, tout différents. Ce n'était plus celui que les maîtres de forges avaient refusé, mais des contrats dans un sens tout nouveau. C'est le droit, pour le comité central des grévistes, de déterminer et de conclure les taux des salaires et les autres conditions, non pas seulement d'un emploi particulier, mais aussi de tout emploi où il pourrait exister un différend. Cela change toute la situation. C'est enlever le droit de négocier aux employés d'une fabrique ou d'un métier pour le transmettre à un comité extérieur reconnu, qui aura le pouvoir de déterminer les salaires et les conditions du travail d'une industrie ou d'un métier particulier. L'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) a eu la clairvoyance d'appeler l'attention sur ce point.

Il me semble qu'il a oublié un autre point fondamental quand il a insisté sur le fait que ceux qui entretiennent les vues extrêmement socialistes des Industrial Workers of the World refusaient de reconnaître le principe du contrat collectif. Pour être conséquent avec eux-mêmes, les Industrial Workers of the World et ceux qui entretiennent les mêmes idées qu'eux doivent rejeter le contrat collectif d'une façon intégrale, puisqu'ils refusent de reconnaître la situation qu'occupe le capital dans l'industrie. Ils refusent de reconnaître tout marché avec les employeurs, parce qu'ils prétendent qu'ils ne devrait pas exister de capital dans l'industrie, et que les ouvriers et la société en général constituent les deux seules parties intéressées. Autrement dit, ils prétendent que le ca-

pital ne devrait avoir aucune influence, soit directe, soit indirecte, sur l'industrie, mais que les ouvriers qui produisent et la société en général qui achète les produits sont les deux seules parties intéressées, et que, par conséquent, il ne devrait pas y avoir de marché collectif puisqu'il est impossible à quelqu'un de faire un marché avec soi-même. Ils disent aussi que le Travail devra s'emparer de l'industrie, et que par conséquent, il ne pourra pas faire de marché avec lui-même, puisqu'il n'en aura pas le contrôle. Jusqu'à un certain point, ceci est purement théorique.

Mais si nous regardons le côté pratique nous apercevons que nous avons à faire face aujourd'hui au Canada, et partout ailleurs dans le monde, à une situation qui s'est présentée aux nations belligérentes après toutes les grandes guerres, c'est-à-dire une agitation générale, une augmentation des prix des vivres. Mais jamais, dans l'histoire une guerre n'a produit une situation aussi générale. Le problème qui se présente à nous aujourd'hui est en réalité le suivant: l'immensité de la tâche que nous venons de terminer a pour ainsi dire mis tous les pays du monde dans une situation égale, dans ce sens que le prix de l'existence est élevé, non seulement dans les pays qui ont pris part à la guerre, mais aussi dans tous les autres. Si ceux de mes collègues qui s'intéressent à cette discussion veulent bien se reporter, au dernier numéro du bulletin du Travail, qui nous a été adressé il y a un ou deux jours, ils s'apercevront que le prix des articles de première nécessité s'est élevé de $7.34, qu'il était en 1913, à $13.35 aujourd'hui, et que les dépenses totales d'une famille par semaine, ainsi que l'a signalé l'honorable député de Peterborough (M. Burnham), ont augmenté de $14.02 a $21.34. Mais, monsieur l'Orateur, il n'y a pas seulement au Canada, que cette situation existe. Elle est la même partout. Comme je serai absent ce soir et que je n'ai que quelques minutes à ma disposition, je me contenterai d'indiquer succinctement la situation que l'on remarque dans l'univers entier. Aux Etats-Unis, par exemple, les prix ont augmenté considérablement, le bulletin du Travail du Canada dit:

> Le chiffre-index des prix de détail des vivres aux Etats-Unis, calculé par le bureau des statistiques ouvrières indiquait une diminution considérable pour février. Il était descendu à 172, alors qu'il était à 185 en janvier, 187 en décembre 1918, 183 en novembre 1918, 160 en janvier 1918 et 100 pour l'année 1913.
>
> Le prix normal est fixé à 100.

[M. Nickle.]

> En Angleterre, le ministre du Travail a annoncé que les prix des vivres étaient de 113 pour 100 plus élevés le 1er avril qu'en 1914, au lieu de 120 pour 100 le mois précédent.....
>
> En Norvège, les statistiques montrent que le prix de l'existence pour une famille, en novembre 1918, était de 155 pour 100 plus élevé qu'en juillet 1914..... Les prix de détail à Rome ont augmenté de 1.8 pour 100 en janvier, le niveau se trouvant être de 159 pour 100 plus élevé qu'avant la guerre. A Milan il en coûtait à une famille, au mois de février, 253 pour 100 de plus qu'avant la guerre; les vivres avaient augmenté de 298 pour 100, les vêtements 274 pour 100; le combustible 115 p. 100, tandis que les loyers sont restés les mêmes.

Dans le Sud-Africain, l'augmentation a été environ 40 pour 100. Il en est de même dans tout le monde entier. Naturellement, on se demande qu'elle en est la raison et l'on éprouve quelques difficultés à s'assurer des faits. Si nous connaissions ces faits, nous serions probablement en mesure d'y appliquer les théories économiques et de trouver ainsi facilement le moyen de résoudre le problème. L'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) a fait certaines remarques que je regrette beaucoup qu'il ait prononcées, car cela ne sert qu'à aviver le feu de l'agitation qui règne dans tout le Canada. Il a attiré notre attention et celle du public en général sur ce qu'il prétend être un fait, à savoir: que les "trusts" des produits alimentaires, comme il les appelle, et les minoteries monopolisées étaient dans une grande mesure responsables de la cherté de l'existence. Il a signalé très brièvement les énormes profits que font ces industries, et son discours a donné à la Chambre et au public l'impression que si ces énormes profits avaient été éliminés, cela aurait eu pour effet de diminuer considérablement le prix des produits essentiels que fournissent ces industries. Monsieur l'Orateur, j'ai lu très attentivement le rapport de M. O'Connor lorsqu'il a été publié, ainsi que le rapport de la commission qui a fait enquête sur les entrepôts frigorifiques à Toronto et ailleurs; j'ai également étudié le rapport de Mlle McKenna sur les minoteries. Si je ne me trompe, les conclusions de ces rapports, sont que quoique ces industries aient retiré de gros bénéfices en raison du volume considérable d'affaires, ces bénéfices, quand on les considère séparément, sont insignifiants, ce qui revient à dire que le prix des vivres aurait subi une réduction très peu considérable.

Je ne prétends nullement qu'il faille laisser ces industries bénéficier d'aussi forts profits; mais à pareille époque, et dans la situation qui existe au pays depuis quatre ans, il est d'absolue nécessité que la pro-

duction soit poussée à outrance; or, la nature humaine étant ce qu'elle est, il est impossible d'exploiter une industrie, si elle n'est pas lucrative. Si l'on veut qu'une industrie prospère, les prix doivent toujours être supérieurs aux frais d'exploitation, et si le Gouvernement eût été assez peu judicieux que d'abaisser la marge des bénéfices au point d'empêcher l'exploitation lucrative des industries, alors ces industries auraient périclité. A mon avis, le Gouvernement devra probablement continuer à s'attribuer, comme il l'a fait par le passé, à titre d'impôts, une forte quantité des bénéfices insolites réalisés par ces compagnies; car il m'est facile de comprendre l'inquiétude qui règne chez nos groupes ouvriers lorsqu'ils constatent que les actions financières de la compagnie de minoterie Maple Leaf, qui étaient inférieures au pair, ont presque atteint 140, et que le capital-actions de la Dominion Textile Co., qui était à 98 dernièrement, atteint aujourd'hui presque 120. Voici donc ce que se demandent ces groupes ouvriers: Après avoir généreusement versé notre sang pour la patrie, devrons-nous donc aujourd'hui porter le plus pesant fardeau, eu égard à la situation actuelle? L'honorable député de Matane (M. Pelletier) veut savoir la cause du malaise et de l'agitation qui règnent ici aujourd'hui et pourquoi ceux qui ont consenti volontiers les sacrifices de la guerre sont si inquiets et si agités aujourd'hui ? La raison de ce malaise, à mon avis, repose sur la nature humaine elle-même; car les hommes endurent volontiers une grave perte ou une forte souffrance en prévision d'un grand bénéfice à recueillir, mais s'irritent facilement des petits sacrifices qu'on leur demande quand ils croient qu'on les traite injustement. Et si je saisis bien la pensée des classes ouvrières aujourd'hui—et je dois dire qu'il a éclaté trois conflits industriels dans mon comté depuis un an—le mécontentement qui règne chez les ouvriers tient à ce qu'ils savent que la majoration de leurs salaires ne leur a pas apporté plus de confort, et ils sont imbus de l'idée que certains réalisent des profits insolites et illégitimes. Or, quand on étudie la philosophie du salaire, il faut admettre que l'argent n'est qu'un moyen d'échange. Le prix est la déclaration de la valeur de l'argent et la valeur est le rapport de l'échange des marchandises. Qu'est-il arrivé au Canada depuis que la guerre a éclaté? On s'en souvient: quelques mois après la déclaration de guerre, il est survenu une grave crise au pays et l'on travaillait volontiers pour un salaire dérisoire, puisque tout se résumait à cette alternative: travailler ou mourir de faim. Puis commencèrent les entreprises de fabrication de munitions de guerre et la clameur générale était: A l'œuvre à toute vapeur! car les Alliés ont besoin de munitions! La concurrence fut éliminée, parce que le besoin de munitions et de fournitures de guerre était tellement impérieux que le prix payé devenait quantité négligeable. Ce besoin s'imposait fatalement, puisque sans cela le succès des opérations militaires devenait impossible; on se rappelle ces jours de 1915 où nous pensions presque avoir perdu la guerre, parce que les obus et autres engins de guerre nous manquaient, et au fur et à mesure que cette demande de munitions s'accentuait, la vie devenait plus chère. Il existait un excès d'émission de monnaie fiduciaire, et cette émission excessive peut se réaliser d'une double manière; d'abord, parce qu'il y a plus d'argent qu'il ne faut, et en second lieu, la circulation est peut-être trop rapide. Cette émission excessive est directe ou indirecte, et les deux existaient au Canada. On versait au pays d'énormes sommes d'argent, et l'argent circulait avec grande rapidité, de l'industriel jusque chez l'ouvrier et dans les banques; de nouveaux emprunts s'effectuaient et l'argent retournait encore dans la circulation. Les salaires se relevaient et les prix haussaient en proportion. Il existait au pays une situation qui s'est rencontrée dans tous les pays en guerre. Les prix haussaient, mais du moment que les temps étaient prospères, on ne se plaignait pas. Les salaires se relevaient, demeurant peut-être toujours quelque peu au-dessous des prix, mais le relèvement des salaires se tenait en rapport avec la hausse des prix. Puis vint la paix et les travailleurs se trouvèrent en présence d'une nouvelle situation. Dans les publications économiques mondiales et dans nos propres journaux parurent des articles rappelant à l'ouvrier qu'à l'avenir il devait s'attendre à une réduction de salaire; car, si la Grande-Bretagne doit continuer à faire son commerce d'exportation et le Canada lui-même à gérer ses affaires, obtenir du commerce et payer ses dettes, il est impossible que les salaires demeurent à leur chiffre actuel. Il faut que les salaires baissent, ajoutait-on, parce que, dans le commerce international, on achèterait les marchandises au pays qui pourrait les vendre à meilleur marché. Les ouvriers commencèrent donc à réfléchir et à se demander quelle serait la situation.

Un homme des plus au courant de toutes les questions ouvrières et des conditions mondiales, et qui en a une connaissance très étendue, me disait, dans mon comté: "J'ai travaillé comme un esclave durant la guerre, et jamais je n'avais eu de pareils salaires auparavant. Mais le jour où la guerre a fiini, je ne me suis pas trouvé dans une meilleure situation et tout ce que j'ai gagné est dépensé, absorbé par le coût élevé de la vie." Comme panacée pour ce mal—parce que l'élévation du prix de l'existence est un mal—quelques députés sont en faveur de la réglementation des prix. C'est une politique populaire de proclamer que les gros bénéfices doivent avoir une fin, mais tout dépend de la définition de votre terme. Qu'est-ce que c'est que faire de gros bénéfices? Doit-on le définir comme l'effort raisonnable que fait un homme pour produire ses marchandises au prix minimum et pour la vendre au prix le plus raisonnablement élevé? Ou l'action de faire de gros bénéfices doit-elle être considérée comme l'obtention d'un monopole d'accaparement au moyen duquel on diminue les produits pour obtenir des prix hors de proportion avec la valeur des marchandises? La première définition est tout à fait justifiable, et si mon opinion a quelque valeur dans cette Chambre, aujourd'hui, ce que je conseillerais, c'est l'augmentation de la production. Mais si l'action de faire de gros bénéfices signifie, d'après la seconde définition, l'accaparement des produits, et la création d'un monopole en profitant des conditions ainsi créées pour obtenir plus que ne vaut l'article, alors, ces profits excessifs devraient être condamnés. Mais, monsieur l'Orateur, le contrôle des prix n'est pas une affaire aussi simple qu'elle paraît l'être. Durant la guerre, la France l'a essayé et n'a pas réussi. D'après un exposé contenu dans le bulletin n° 27 du département des sciences historiques, politiques et économiques de l'université Queen's:

> Le commissaire des vivres en France se compare à un garde-chasse entouré de braconniers et il se "plaint que les commerçants et les intermédiares ont inventé des trucs sans nombre pour éluder ses prescriptions, et il rejette le blâme sur eux pour justifier ses embarras."

On a essayé aussi le contrôle des prix en Allemagne—un pays dont le peuple était accoutumé au contrôle, qui avait l'habitude d'un gouvernement paternel et qui se soumettait sans se plaindre aux règlements de l'administration.

Le contrôleur des vivres en Allemagne a dit qu'il avait eu un insuccès complets, parce qu'on avait trouvé des moyens qui permettaient aux riches de se procurer des vivres de ceux qui les produisaient et qu'il en était résulté que les classes les plus pauvres étaient dans une situation pire avec que sans le contrôle des prix. M. Hoover a admis franchement, dans son pays, que le contrôle des vivres ne pouvait pas s'appliquer avec succès.

Au Canada, les conditions ont été telles que les pêcheurs de la côte du Pacifique ont dû laisser leurs bateaux dans le port, parce qu'ils ne pouvaient gagner leur vie avec les prix payés pour le poisson. J'appelle l'attention sur cela, parce que je regretterais de voir le Gouvernement adopter un système qui n'a pas réussi dans d'autres pays, parce que je suis persuadé que la dernière condition serait pire, dans ce pays, que la première. Au moment où vous fixez pour les vivres un prix qui rend la valeur ou le prix d'un article donné moindre que le coût de production—parce que comme je l'ai dit en commençant, personne ne produira si l'on ne peut pas vendre à un prix supérieur au coût de production—à ce moment précis, la production diminuera.

D'après les renseignements que j'ai pu obtenir de ceux qui doivent être bien informés et avec qui j'ai discuté la question, il est évident que le grand besoin qui existe aujourd'hui, au Canada, c'est la production agricole. Nous sommes un peuple d'agriculteurs. Un grand nombre de nos jeunes gens sont allés outre-mer. Nous avons fait à la guerre une contribution que je ne regretterai jamais. Je ne suis pas d'accord avec l'honorable député de Matane (M. Pelletier), quand il a dit que nous avons mis en danger notre utilité nationale par la magnifique contribution que nous avons faite pour gagner la guerre. C'est une contribution dont notre pays sera toujours fier et qui a placé le Canada dans une position des plus enviables aux yeux du monde. Mais nous serions aveugles devant la réalité, si nous oubliions qu'en enlevant 450,000 ou 500,000 hommes aux entreprises ordinaires de l'industrie, nous avons diminué la production de nos industries. Nous serions aveugles devant l'évidence des faits, si nous oubliions que la destruction causée par la guerre a privé le monde d'une grande partie des matières premières employées dans les industries du Canada et d'autres pays. Nous serions aveugles si nous négligions le fait que, depuis quatre ou cinq ans, une grande majorité des jeunes gens du monde entier ont été occupés à la destruction plutôt qu'à la construction. En tenant compte de tous ces faits, je suis d'avis que le Gouvernement doit bien se garder de faire un mou-

vement dans la mauvaise direction, parce que s'il commençait mal, les conditions deviendraient pires qu'elles le sont aujourd'hui.

Je me rends compte que le mécontentement existe, dans la classe ouvrière. Je comprends qu'elle ne soit pas satisfaite de sa condition. J'ignore si l'on trouvera une solution de la difficulté dans le rapport Whitley. Il me semble que le principe contenu dans ce document se rapporte plus particulièrement à l'état de choses qui existe en Angleterre plutôt qu'à celui du Canada.

En Grande-Bretagne, les différents métiers sont plus étroitement liés qu'ils ne le sont ici au Canada. Notre population est moins dense et je doute fort que les principes sur lesquels s'appuie le rapport Whitley pourraient s'appliquer au Canada. Je prétends toutefois que la situation des ouvriers canadiens a besoin de s'améliorer. Je suis d'avis que le moment est arrivé de reconnaître officiellement la journée de huit heures au Canada, c'est-à-dire, 8 heures de travail pendant 5 jours de la semaine, 4 heures le samedi, le samedi après-midi consacré à la récréation de l'ouvrier et le dimanche pour accomplir ses devoirs religieux. Je me rends parfaitement compte que le Gouvernement fédéral, sous le régime de la constitution canadienne, n'a pas le droit de préparer et de faire adopter par le Parlement une loi décrétant la journée de huit heures; mais, d'après moi, les législatures provinciales, toutefois, feraient bien d'étudier sérieusement la question.

J'ai consenti, c'est vrai, à appuyer la motion qu'a déposée, cet après-midi, mon honorable ami de Winnipeg (M. Blake), mais je désire qu'il soit bien compris que je n'endosse pas toutes les observations qu'il a faites. Au cours de ses remarques, il a posé au moins deux principes qui sont radicalement faux à mon avis. Il s'est prononcé, si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, en faveur de la restriction de la liberté de parole. Pour moi, c'est une doctrine erronée. J'ai toujours eu dans l'idée que la sécurité publique réside dans la liberté de parole. Lors de mon séjour à Londres et à Glasgow en 1916, j'ai entendu des orateurs pérorer aux coins des rues et sur les places publiques. A Glasgow, j'ai entendu des orateurs énoncer des idées bien plus radicales que tout ce que j'ai jamais entendu ici au Canada. A Hyde Park, j'ai écouté des orateurs exprimer des opinions auxquelles nous ne sommes pas habitués ici. Cependant, j'ai toujours compris que la liberté de parole, qui existe à Londres et à Glasgow, est la soupape de sûreté du peuple. Si vous fournissez aux citoyens l'occasion de manifester leurs opinions, même si vous ne les partagez pas, vous avez au moins la chance de les réfuter. Il est infiniment mieux que toutes les opinions s'expriment publiquement plutôt que dans les ruelles et les endroits secrets.

Je ne puis non plus partager l'opinion qu'a exprimée mon honorable ami, à savoir que le Parlement devrait prohiber par une loi les grèves de sympathies. Je ne crois pas que l'adoption d'une pareille mesure puisse atteindre le but visé. Si vous reconnaissez aux ouvriers le droit de conclure des contrats collectifs au sens usuel de ces mots, si vous admettez que les ouvriers ont le droit de se mettre en grève s'ils ne sont pas satisfaits des conditions dans lesquelles ils travaillent, vous devez également reconnaître le droit aux ouvriers employés dans la même industrie, s'ils ne sont pas satisfaits des conditions qu'ont obtenues leurs camarades unionnistes, de proclamer une grève de sympathie; donc je suis d'avis que l'adoption d'une pareille loi ne servirait de rien. Elle serait de nature à créer encore plus de confusion; voilà tout. L'adoption d'une loi de cette nature aurait pour effet d'accentuer davantage à l'avenir le malaise industriel qui existe au Canada, à l'heure qu'il est. Ce ne sont pas les dispositions formelles de la loi Lemieux concernant les différents ouvriers qui ont fait faillite, ce sont les dispositions décrétant: "Tu ne feras pas ceci ou cela." Ce sont des lois formelles qu'il faut à cette heure et bien que certaines opinions qu'a avancées l'honorable député de Lethbridge (Buchanan), me soient fort sympathiques, je désire insister auprès du Gouvernement et lui conseiller la plus extrême prudence afin de ne pas empirer la situation actuelle; le devoir lui incombe à l'heure qu'il est de prendre des mesures pour amener une conférence entre patrons et employés et reconnaître le désir que manifeste la classe ouvrière d'améliorer sa situation et ramener l'harmonie entre le capital et le travail au pays. Il est inutile de prétendre que ces discordes sont fomentées surtout par des étrangers. Vancouver, Victoria et Calgary sont des centres où existent les groupes les plus nombreux de citoyens britanniques qu'il soit possible de rencontrer au Canada; or il n'y a pas d'endroits au pays où la voix du mécontentement soit plus élevée que dans les trois villes que je viens de nommer.

(A six heures la séance est suspendue pour reprendre à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. POWER: Depuis tout près de deux semaines, les membres de la loyale opposi-

tion de Sa Majesté se sont contentés de garder le silence tandis que de graves événements se déroulaient par tout le pays. Le silence que nous avons gardé a été interprété de différentes manières. On a affirmé et répété sur tous les tons que nous avions peur de toucher à la situation. On a prétendu aussi, en certains quartiers, qu'il fallait attribuer le silence des membres de la gauche au désire que nous avons de laisser le Gouvernement s'enliser dans le bourbier où il s'est jeté par sa conduite. Cependant, j'ai le droit d'affirmer—et je parle à cette heure au nom de tous mes collègues de l'opposition—que nous avons jugé la situation trop sérieuse pour tenter par-dessus le marché d'enflammer l'opinion publique dont la patience est pour ainsi dire à bout; nous avons cru de notre devoir de laisser au Gouvernement tout le temps et toute la latitude voulus afin de lui permettre de proposer une solution et de régler d'une façon satisfaisante le présent malaise. Nous avons pensé que le Gouvernement pourrait, peut-être, offrir une solution au problème, par une loi, par l'arbitrage ou par tout autre moyen et ramener au pays la paix économique et industrielle.

Nous avons donc attendu pendant deux longues semaines; or qu'est-il arrivé? Le spectre de la révolution, qui avait à peine montré sa tête, il y a une quinzaine de jours, a fait son apparition comme l'hydre aux cent têtes dans une douzaine des principales villes du Canada.

Dans toutes les villes du Canada, d'Halifax à Vancouver, à l'exception peut-être de celles de la province de Québec, qui, je suis heureux de pouvoir le dire, ne sont pas encore atteintes du mal qui règne, du malaise industriel, nous avons un bouleversement comme jamais le Dominion n'en a éprouvé de pareil. Si nous devons en croire les comptes rendus des journaux, l'anarchie est prêchée ouvertement, une révolte est encouragée, et la révolution parcourt impunément les villes de notre pays. L'heure est donc venue de faire face à la situation, et je suis persuadé que nous le ferons, non pas mollement ni d'une manière vacillante, mais de la façon que nous avons traité la guerre depuis quatre ans, en hommes conscients de notre devoir, fiers de notre commun héritage et résolus à maintenir la justice et à promouvoir le bien-être général.

Afin de parvenir à comprendre comme il faut notre situation, il est peut-être utile de remonter à ces principes primordiaux qui doivent être le grand ressort de tout acte ayant pour objet les relations d'homme à homme. Ces relations sont devenues de plus en plus complexes par suite des progrès de notre civilisation, et, dans les temps modernes, nous ne savons parfois comment établir un code qui les détermine convenablement; mais les principes eux-mêmes sont aussi immuables que les lois de la nature, aussi vieux que la race humaine, aussi vrais aujourd'hui que le jour où Moïse faisait connaître à son peuple les dix commandements, ou que du temps où le Sauveur du monde prononçait son sermon sur la montagne.

Appliquant ces principes aux relations du capital avec le travail, il est possible d'émettre certaines vérités généralement admises. Ces vérités ont trouvé de nos jours leur expression la plus juste dans une encyclique de Sa Sainteté le pape Léon XIII, à laquelle je m'attends de faire de nombreux emprunts. On peut en quelque sorte les résumer comme il suit; la condition de l'ouvrier importe d'abord souverainement à l'Etat; il ne doit pas permettre son exploitation par le capital, comme un simple instrument pour s'enrichir. De là il suit qu'il est injuste de ne pas reconnaître comme sien le fruit du travail et des sueurs d'un particulier. Règle générale, il est aussi légitime pour l'ouvrier que pour le capitaliste de faire des marchés; mais il vient un temps où, poussé par la peur, par la nécessité ou autrement, l'ouvrier s'aperçoit qu'il lui est impossible de faire un marché qui lui permette de gagner une existence frugale, honnête et honorable. Lorsque cette heure arrive, c'est le devoir de l'Etat de veiller à ce que le capitaliste n'opprime point l'ouvrier, à ce que celui-ci puisse faire avec son patron un marché équitable. En outre, les conditions de l'existence ne doivent pas se déterminer par le minimum permettant à l'ouvrier de conserver tout juste la vie; il doit lui être donné un salaire qui suffise à lui assurer le confort et la récréation, à lui permettre d'instruire sa famille, à le prémunir contre les accidents, la maladie et la vieillesse. Pour établir ces conditions, il est nécessaire que les ouvriers s'unissent, car l'expérience nous enseigne que l'homme est naturellement avide, que rarement le riche et le puissant font aux pauvres la moindre concession, à moins qu'y être forcés. C'est le devoir de l'Etat par conséquent de favoriser et d'encourager ces unions lorsque les pauvres n'ont pas les même moyens de se protéger que les riches. C'est aussi le devoir de l'Etat de faire, autant que possible, disparaître tout sujet de plainte entre le patron et l'employé, de prendre des mesures préventives contre les grèves, lesquelles amènent inva-

riablement de lourdes pertes économiques et lèsent grièvement, dans bien des cas, ceux que le conflit n'intéresse que de loin, laissant toujours après elles de la rancune et de l'amertune. Ce n'est pas de la justice ni de l'humanité que d'opprimer ainsi des malheureux et d'étouffer leur intelligence. Le travail de tous les jours doit être réglementé de façon à ce qu'il n'excède pas les forces de l'ouvrier. Dans tous les marchés faits entre maîtres et ouvriers, il va de soi que celui-ci aura le loisir de se reposer, de récupérer ses forces et de se récréer.

Maintenant que les principes sont exposés, examinons la présente situation. Les demandes des grévistes, si je les interprète fidèlement, sont à peu près les suivantes: en premier lieu, la reconnaissance de leurs unions; en deuxième lieu, la journée de huit heures; en troisième lieu, le contrat collectif.

Quant à la première de ces demandes, elle est si bien admise généralement qu'il semble peu nécessaire de la discuter. Au reste j'ai ici un décret du mois de juillet 1918, où il est dit:

> Que tous les employés ont le droit de se former en unions ouvrières, droit que personne ne devra leur nier, ou à l'exercice duquel personne ne devra mettre obstacle de quelque manière que ce soit. En outre, il faut leur permettre de négocier par l'entremise de représentants de leur choix avec les employeurs touchant les conditions du travail, les échelles de salaires ou autres sujets de plainte, et même de les y encourager.

Il est donc hors de doute que le Gouvernement admet que les unions doivent être reconnues.

Le deuxième point, la journée de huit heures, présente peut-être plus de difficulté. Cependant, si l'on songe que l'exploitation des employés est un acte des plus inhumains et un acte immoral, il nous faut conclure que, sous la tension des conditions industrielles de notre époque, un homme ne saurait travailler plus que le tiers des vingt-quatre heures. Cette vérité a été démontrée scientifiquement avant la guerre; mais on l'a encore reconnue d'une manière plus générale lorsqu'une commission du gouvernement anglais chargée d'une enquête sur la santé des ouvriers en munitions a constaté que les ouvriers donnaient une plus forte somme de travail et jouissaient d'une meilleure santé sous le régime de la journée de huit heures que dans le cas de la journée de neuf ou dix heures. On a constaté que dix heures de travail entraînerait un excès de fatigue et ne pouvaient en aucune façon assurer un maximum de rendement. De plus, étant donné que le travailleur a droit à certaines heures de repos et de délassement, nous devons au moins prendre ces heures sur les heures ordinaires de travail. L'American National War Board a publié, le 20 juillet 1918, un mémoire sur la journée de huit heures et dont voici la conclusion:

> L'exploitation de nos hommes et de nos femmes comme on exploite de la houille ou du pétrole conduit manifestement au crime et au désordre. Il faut que dans notre libre Amérique nous jouissions de la liberté industrielle et sociale. De l'agitation que produit le malaise actuel, on commence déjà à voir se répandre une conception plus haute de la valeur de la vie humaine; on adapte plus équitablement les lois à cette valeur; on se fait une idée plus équitable de la manière de disposer de cette valeur et lorsqu'il est question de conservation on ne s'en tiendra pas à économiser l'eau ou le bois, mais on s'occupera de conserver les gens eux-mêmes, faisant de cette tâche l'article le plus noble et le plus utile du programme arrêté.

Ainsi, nous voyons que l'on admet partout en Europe et en Amérique qu'une journée de huit heures donne un plus fort rendement, améliore la santé et contribue au bonheur de l'ouvrier.

J'en arrive maintenant à ce qui constitue, peut-être, la demande la plus épineuse des travailleurs, c'est-à-dire le contrat collectif. En général on admet que les syndicats d'un métier quelconque devraient être reconnus et qu'ils devraient pouvoir faire marché avec leurs patrons.

Mais ce que l'on ne reconnaît pas d'une manière aussi générale, par exemple, c'est que l'on puisse exiger d'un patron de faire un marché au sujet du salaire de ce travailleur avec un typographe ou un charpentier. C'est là, à ce que je crois savoir, l'objection qu'a fait valoir le comité des citoyens de Winnipeg, ainsi que le ministre du Travail. Si nous admettons qu'un travailleur peut faire un marché collectif dans un métier donné, je ne vois guère comment on peut lui refuser le droit de faire un marché en tant que classe. Nous avons déjà accordé à diverses classes le droit de faire marché à ce titre. Dans toutes les provinces, par exemple, les avocats ont leurs sociétés du barreau, et non seulement, ils font des marchés, mais leurs conventions, termes et honoraires sont ratifiés par des lois du parlement. Les cultivateurs—et tous ne sont pas de la même catégorie, car il existe plusieurs classes de cultivateurs—sont aujourd'hui à tenter de passer un marché avec le Gouvernement au sujet du tarif, avec quel succès, je l'ignore. Les manufacturiers—et il y a plusieurs classes de fabricants—essayent également de passer un contrat collectif avec le Gouvernement. Or, si une classe, celle des cultivateurs,

celle des avocats, ou la classe des manufacturiers, a le droit de passer un contrat collectif, je ne saurais voir pour quelle raison l'ouvrier ne peut faire la même chose.

Ainsi que je l'ai déjà dit, règle générale, le capital est avide de privilège, il cherche toujours à en obtenir de nouveaux; et ces autres privilèges, il ne peut guère les obtenir qu'au détriment de celui qui produit le capital. Par conséquent si nous devons laisser les choses là où elles en sont à l'heure actuelle, c'est-à-dire qu'un seul métier passe un contrat avec son patron, nous pourrions nous trouver dans une impasse comme celle-ci. Nous pourrions voir une grève d'ouvriers en métaux, comme celle que nous avons, au cours de laquelle les patrons auraient triomphé. Les grévistes seraient obligés de reprendre le travail et ils n'auraient pas obtenu l'augmentation, ni les meilleures conditions d'emploi qu'ils demandaient. Je n'ai aucun doute que d'autres capitalistes, encouragés par cette victoire et ayant recours à cette tactique militaire qui consiste à se défaire de ses ennemis l'un après l'autre, seraient fort contents de voir se répéter la victoire des industriels en métaux, et les unes après les autres, nos unions ouvrières disparaîtraient ou seraient réduites à l'impuissance. Or, je ne crois guère que nous puissions reconnaître à un métier ou occupation, et refuser à d'autres ouvriers de la même localité ou même du même pays, le droit de passer un contrat collectif en ce qui concerne leurs propres conditions, pourvu qu'ils aient un intérêt commun, cet intérêt commun existe dans la classe dont nous parlons. Il y a très peu à ajouter au sujet de la grève de sympathie. Si nous admettons le principe du contrat collectif, il n'y a absolument pas de raison qui empêche d'admettre aussi celui de la grève par sympathie. Les mêmes arguments valent dans les deux cas, et si nous admettons la reconnaissance des unions et le contrat collectif, nous devrions reconnaître le principe des grèves de sympathie.

On se demande si nous devrions reconnaître ou rejeter l'opportunité et la possibilité d'une grève dans les rangs des serviteurs de l'Etat.

Par serviteurs de l'Etat, j'entends ceux qui sont au service d'un gouvernement fédéral, provincial ou municipal. Celui qui travaille pour l'Etat occupe une situation différente de celui qui est à l'emploi d'un capitaliste particulier. Sa position est tout d'abord permanente, et il sait que, grâce à une action politique, il pourra probablement faire augmenter son traitement. Je ne crois pas que nous puissions raisonnablement lui défendre de se mettre en grève; mais sûrement pouvons-nous nous opposer à ce qu'il se mette en grève par sympathie. Après tout, c'est le serviteur du peuple canadien; il participe à l'administration et à l'exploitation des services publics. Le facteur distribue les lettres, le pompier combat les incendies, et le sergent de ville fait respecter la loi et le bon ordre. Les raisons qui militent en faveur des grèves de sympathie dans les autres métiers, sont précisément celles qui servent à condamner la grève chez les fonctionnaires de l'Etat. En effet, ceux-ci ont à leur disposition une action politique directe pour faire améliorer leur traitement, leur condition de travail et obtenir ce qu'ils désirent. Le fonctionnaire n'a pas été exploité par le patron profiteur; il est au service de l'Etat, et s'il ne se considère pas bien traité, il a une excellente arme à sa portée—son bulletin de vote. Nous pouvons donc, en conséquence, reconnaître le droit d'association, la journée de huit heures, le contrat collectif, le droit des fonctionnaires de se mettre en grève, mais non pas le droit de se mettre en grève par sympathie.

Il est peut-être à propos d'examiner les causes du malaise actuel. Ce malaise, il faut l'avouer, existe dans le monde entier. La plus grande guerre qu'ait connue l'histoire vient de se terminer; le commerce en a été désorganisé et, si je puis m'exprimer ainsi, notre population a été dans une certaine mesure rendue plus brutale. Nous avons dû admettre que la puissance et la force constituaient les seuls moyens d'assurer le triomphe de la justice et de l'humanité. Quoiqu'il nous en coutât, nous sommes arrivés à la conclusion que pour avoir raison il nous fallait nous battre. Le peuple du Canada, comme tous les autres peuples du monde entier, a appris en conséquence à ne plus avoir de patience, et à vouloir obtenir immédiatement ce à quoi il a droit. C'est là un sentiment général, qui résulte probablement des conditions créées au cours de ces quatre dernières années. Il ne faut, pas, toutefois, attribuer à la guerre mondiale le malaise qui se manifeste actuellement dans notre pays. Avant la guerre, ce ferment avait déjà été jeté au sein de la classe ouvrière. Nous avions des grèves, nous étions menacés de grèves, des ouvriers manquaient d'emploi, et les conditions du travail étaient loin d'être normales.

Mais quatre années de guerre ont fait avancer la marche du monde de deux ou trois générations, et le peuple ne se con-

tente plus de la condition qu'il jugeait satisfaisante auparavant. Nous avons aussi découvert que notre système économique n'est pas ce qu'il devrait être. Qu'il me soit permis de citer ce que je lisais dernièrement dans un journal:

> Les traditions du droit comportent plus de respect pour la propriété que pour la personne, et le capital y est plus considéré que le travail qui produit la richesse. C'est là une erreur, et les travailleurs font bien de chercher par tous les moyens possibles à obtenir justice égale. Le travail a autant que le capital droit au contrat collectif. Le capital pratique constamment ce contrat en dépit des lois qui s'y opposent. Autant aurait valu pour le kaiser nier aux Alliés le droit de nommer Foch généralissime que de nier aux unions ouvrières, au nom du capital, le droit d'agir en corps et de pratiquer le contrat collectif.

Le monde a changé, et nous ne pouvons plus juger les hommes ni les affaires d'après les principes qui avaient cours il y a quatre ou cinq ans. Pour en venir aux causes prochaines de la grève actuelle, il convient de citer de nouveau le même journal qui reproduisait ce passage, si je ne me trompe, d'un journal de Winnipeg, probablement le "Labor News":

> Le gouvernement était indifférent à tout. Il nommait des contrôleurs des vivres qui n'exerçaient aucun contrôle. Il recommandait que des titres fussent conférés à des profiteurs. Il bâillonnait la critique, supprimait la liberté de parole, étouffait les journaux indépendants, censurait la vérité et emprisonnait les protestataires. Il adjugeait les entreprises à ses parrains, et par sa participation au pillage se rendait inaccessible aux protestations et indifférent à tous les besoins.

Le Gouvernement de notre pays, au mépris de notre constitution et de nos traditions, a lancé pendant huit ou neuf mois des édits aussi tyranniques et des ukases aussi néfastes qu'il s'en puisse trouver au compte du gouvernement bolchéviste de Russie ou du czar lui-même. Les arrêtés ministériels sucédèrent aux décrets ministériels tant et si bien que le peuple finit par ne plus les respecter. Le gouvernement considérait le parlement inutile et, au lieu de le convoquer lorsque survenait une crise, adoptait invariablement un arrêté ministériel. A tort ou à raison, le résultat obtenu a toujours été le même, c'est-à-dire que le Gouvernment a de plus en plus discrédité la loi de la constitution de notre pays.

Touchant la situation ouvrière, la politique du Gouvernement a été toute de faiblesse et de vacillation. Rien ne ressemble mieux, selon moi, à la politique du dernier roi de France avant la révolution, celui-là même qui commençait par accorder une assemblée nationale aux révolutionnaires qui manifestaient aux portes de son palais, pour décider l'instant d'après d'envoyer les chefs du mouvement à la Bastille.

Cette attitude ressemble aussi à celle du czar de Russie, qui, à la veille même de la révolution, se décidait tout à coup à convoquer les représentants du peuple et, l'instant d'après, laissait le champ libre aux éléments les plus réactionnaires du pays. Ainsi fait notre Gouvernement. En juillet 1918, l'ex-ministre du Travail (M. Crothers), de regrettée mémoire, se faisait onctueux pour donner des conseils sur les rapports qui devraient exister entre patrons et ouvriers; capitalistes et travailleurs, disait-il, tout le monde doit rester bien sage. Plus tard, le 11 octobre 1918, à la suite d'un voyage que le ministre des Travaux publics (M. Carvell) fit dans l'Ouest, le conseil rendit un décret où je relève ce qui suit:

> Tout homme, employeur ou employé, qui, étant d'âge militaire au sens de la loi du service militaire, enfreint l'un des règlements ci-dessus, est assujéti à la loi militaire pour la durée de la présente guerre et de la démobilisation qui la suivra, et est déchu de son droit à l'exemption qui lui a été accordée, ainsi que de tout droit à l'exemption en vertu de la loi du service militaire.

Cette prescription, on s'en souvient, souleva une véritable tempête de protestations; si bien que, le 2 novembre suivant, le conseil jugeait à propos de modifier son décret. Plus tard encore, le 19 novembre,—c'était en pleine période de démobilisation, le conseil rendait un décret portant abrogation des décrets antérieurs et faisant savoir:

> Que le Gouvernement a appris que des actions concertées se poursuivent en ce moment, tant de la part des patrons que de celle des ouvriers, dans le but d'améliorer les ralations entre les uns et les autres, et de prévenir autant que faire se peut la déclaration de grèves et de contre-grèves dans les différends industriels.

Je suis bien aise de savoir que le Gouvernement était si bien renseigné, et je le serais davantage s'il avait vu ses espérances se réaliser; malheureusement, à peine avait-il annoncé cette nouvelle-là que le mécontentement, devenu plus profond, aboutissait aux grèves dont on est actuellement témoin à Winnipeg, à Vancouver et ailleurs.

Au nombre des causes immédiates du malaise actuel se trouve donc l'obstacle auquel le Gouvernement s'est heurté en effectuant la démobilisation. Je n'avais pas l'intention de m'étendre bien longuement sur ce sujet. On a formulé des théories sans nombre sur la question de savoir s'il fallait hâter la démobilisation ou l'accomplir plus lentement, mais ce qu'on a pu constater, c'est que malgré toutes ses agences de placement, malgré son projet de colonisation,

malgré son système d'indemnités pour participation à la guerre et malgré même son système de pensions, le Gouvernement s'est trouvé incapable de fournir de l'emploi aux soldats rapatriés et de parer au désarroi que l'armistice est venu semer dans le monde industriel; à tous égards, il a été impuissants à prévenir le malaise que devait amener la cessation des hostilités et dont chacun de nous avait aperçu les indices les plus certains.

La cherté de la vie s'est accrue dans des proportions inouïes sans que le Gouvernement cherchât à mettre ordre à cela. Je ne veux pas lasser la Chambre en lui mettant sous les yeux la statistique relative à la proportion dans laquelle la cherté de la vie s'est accrue dans tous les pays du monde; aussi me bornerai-je à lui signaler l'augmentation qui s'est produite dans les pays suivants depuis 1914: Royaume-Uni, 120 p. 100; France, 137 p. 100; Suède, 220 p. 100; Canada, 84 p. 100; Etats-Unis, 75 p. 100. Un honorable collègue a dit aujourd'hui qu'en Nouvelle-Zélande la vie est devenu plus chère que mes données ne l'indiquent, mais si, comme j'ai tout lieu de le penser, mes données sont exactes, le coût de la vie en Nouvelle-Zélande ne s'était accru, en octobre 1918, que de 42 p. 100. Ainsi, abstraction faite des nations qui furent assujéties au blocus, la cherté de la vie s'est accrue au Canada dans une beaucoup plus forte proportion qu'en tout autre pays. Elle s'y est accrue sensiblement plus qu'aux Etats-Unis, deux fois plus qu'en Nouvelle-Zélande et près de deux fois et demie plus qu'en Australie.

Voici ce que j'ai relevé dans un journal:

Quatre années durant, notre gouvernement a toléré la plus scélérate engeance, il l'a même couverte de sa protection pour qu'elle puisse aujourd'hui s'organiser en une bande d'intermédiaires exerçant en ce pays une influence aussi abominable que celle de la pieuvre de l'entrepôt frigorifique. Cette bande possède une armée d'agents qui parcourent le pays en tous sens, achetant tous les produits agricoles et en en donnant un prix si élevé que la hausse normale devient impossible, ce qui les empêche parfois eux-mêmes de profiter du relèvement des prix; mais ils sont les premiers à reconnaître que les produits ne valent pas les prix auxquels on les vend à Québec.

On s'excuse en disant qu'il y a disette de vivres en Europe; mais si les vivres manquent en Europe, où les populations sont en proie à la révolution et aux dissensions intestines, cela nous est-il une raison d'exporter une partie encore plus considérable de notre excédent de production pour provoquer les mêmes perturbations ouvrières en notre pays? Ne vaudrait-il pas mieux saisir le taureau par les cornes et rendre la vie moins chère en consacrant immédiatement des millions à l'établissement d'entrepôts frigorifiques, en créant le contrôle des produits agricoles, ce qui aurait pour effet de ramener les prix à leur chiffre normal, puisqu'on ne ferait payer que juste ce qu'il faudrait pour solder les frais d'exploitation des entrepôts frigorifiques?

Et puis, ne pouvons-nous pas adopter une loi pour mettre en prison le lanceur d'affaires et le spéculateur en rendant passible d'emprisonnement les intermédiaires qui feraient de la spéculation? Cette agitation générale a une autre cause. Le Gouvernement, jusqu'à un certain point, en est responsable. Les richards du Canada n'ont pas employé leurs richesses avec discrétion. On lit:

Le salarié compare son revenu avec les affichages de luxe, les annonces de toilettes de dames à des prix qui suffiraient pour entretenir une famille durant un an, et encore! On voit des cravates d'hommes qui se vendent de cinq à quinze dollars, et tout le reste est en proportion, des marchandises qui ne se recommandent que par leur prix élevé. Les journaux font une réclame quotidienne de ce luxe de la mode que l'on pourrait appeler un encouragement immoral à une dépense irraisonnée.

Cependant, le salarié lit avec rage les nouvelles de millions faits avec les besoins de la guerre, témoin cet entrepreneur qui reproche au Gouvernement que si son produit n'avait pas été rejeté, il aurait gagné 18 millions. Il est effaré devant ces chiffres, et en sa qualité de membre des unions de métiers, il se révolte contre cet état de choses. Voici comment l'ouvrier de Winnipeg envisage la situation: "Au cours de ces terribles années, le riche est devenu plus riche et le pauvre plus pauvre, et plus le riche entassait de biens, plus il devenait arrogant. Sa richesse ne l'a pas rendu plus bienfaisant. Non, elle lui a donné la folie de nouveaux trésors. Elle l'a rendu plus insensible, plus indifférent aux besoins des masses."

Je tiens le Gouvernement responsable de cette situation, bien qu'indirectement, pour avoir permis ces profits illicites. Il a laissé amasser des fortunes dans la fabrication des munitions et la vente d'approvisionnements à nos alliés. Ceux que le Gouvernement a enrichis ont employé leurs richesses de la façon la plus irraisonnée.

On nous dit que nous avons au milieu de nous un élément des moins recommandables, les bolchévistes, et qu'à Winnipeg cet élément à la haute main. Je ne connais pas parfaitement toutes les circonstances de la grève de Winnipeg, mais tout ce que j'en sais est que les ouvriers réclament le privilège juste et légitime de jouir du fruit de leur travail et de bénéficier d'une situation plus acceptable. Malheureusement, dans notre pays on a pris l'habitude de traiter de bolchéviste quiconque

n'est pas de son avis. C'est un bien vieux défaut du parti tory. Des siècles durant, ceux qui s'opposaient aux tories étaient traités comme les bolchévistes d'aujourd'hui. Je me rappelle avoir lu dans l'histoire d'Angleterre que lord Russell et Sydney furent appelés des whigs. Ils furent pendus pour avoir dit, et cru même, que le roi n'était pas roi de droit divin. Ils étaient les bolchévistes du temps. Et les têtes rondes, les puritains étaient des bolchévistes des jours de Charles 1er et de Charles II, parce qu'ils osèrent insinuer que l'immoralité et la bestialité des cours d'Angleterre de cette époque étaient un obstacle à la bonne administration du peuple d'Angleterre. Plus tard on enferma dans les donjons des gens qui se disaient libéraux. Plus tard encore, appeler un homme radical était synonyme d'insulte. Nous avons beaucoup entendu parler des premiers radicaux, même des nôtres. Et cependant, sans les libéraux et les radicaux de ce pays nous ne jouirions pas aujourd'hui du gouvernement responsable. Les affiliés du Family Compact d'Ontario, traitaient, je suppose, William Lyon Mackenzie de radical, et sans cet homme, je doute fort que nous siégerions dans ce Parlement aujourd'hui. Ceux qui ne voulaient pas accorder le gouvernement responsable à Québec et au Bas-Canada ont appelé Louis-Joseph Papineau un radical et l'ont forcé à l'exil. Mais, sans Louis-Joseph Papineau et ses associés je doute fort qu'il y aurait un gouvernement responsable dans cette province et même je crois que nous ne siégerions pas ici aujourd'hui.

Plus tard encore, on tint la même attitude à l'égard de ceux qui n'approuvaient pas la politique du parti au pouvoir, le parti tory surtout, et ceux-là on les appelait des socialistes. Toutefois, nous avons beaucoup emprunté aux socialistes. Le Gouvernement actuel, tory et tout ce qui le compose, a adopté la nationalisation des chemins de fer, politique que l'on aurait considérée il y a quelque trente, quarante ou cinquante ans, comme du socialisme extrême. Et en ce moment quiconque est opposé au Gouvernement passe aussitôt pour un bolchéviste, monsieur l'Orateur, si pour être opposé au Gouvernement, si pour vouloir la consécration des droits du travail, si pour faire comprendre une fois pour toutes que dans ce pays nous nous refusons à laisser enlever au travail sa dignité et sa noblesse, si pour tout cela il faut être accusé de bolchévisme, alors je veux que l'on m'appelle moi-même un bolchéviste.

Mais si par bolchévisme on entend le renversement de toute autorité, le règne de l'anarchie, le gouvernement du pays par une seule classe, et enfin comme en Russie, à ce que l'on nous a appris, la nationalisation des fermes et le meurtre de tous ceux qui sont opposés aux théories de certains groupes, alors, je n'en suis certainement pas.

Et quand j'exprime cette opinion, je crois que vous trouverez que c'est l'opinion de la plupart de ceux qui ont servi au front. Le soldat revenu du front était un travailleur. Il l'a été avant et durant la guerre. Je pourrais, sans avoir devant moi les chiffres exacts, dire qu'environ 20 p. 100 de l'armée étaient des salariés tandis que 60 à 75 p. 100 étaient des gens qui travaillaient de leurs mains comme ouvriers ou manœuvres. On ne peut s'attendre à en faire des briseurs de grève. Vous ne pouvez leur demander d'oublier leurs sympathies pour leurs compagnons de travail. Vous ne pouvez espérer qu'ils voudront faire concurrence aux hommes qui travaillent actuellement de leurs mains. Vous ne sauriez nullement vous attendre à ce qu'ils aident le capitaliste qui, dans une large mesure, peut être blâmé pour la présente guerre. Vous ne pouvez pas compter que ces hommes vont trahir leurs camarades et mettre leurs services à la disposition de quiconque cherche la victoire du capital sur le travail.

Le soldat sait aussi ce que sont les promesses du gouvernement. On lui a promis beaucoup et donné fort peu. Il a eu ses tracas au sujet de la démobilisation, des pensions, des allocations, et je crois qu'il est bien plus susceptible de prendre la part du travailleur que celle du capitaliste.

Après avoir dit tout cela, le moins que je doive faire, serait d'offrir un remède. Le remède consisterait à accorder aux ouvriers ce qu'ils demandent en ce qui touche la journée de huit heures et le contrat collectif. Quant aux employés civils, s'ils ne veulent pas retourner au travail, remplacez-les. Pour les sujets indésirables que nous avons au pays ou qu'on me dit être au pays, s'ils sont en réalité, indésirables, si leurs théories et leurs actes sont tels que l'air libre du Canada ne leur convienne point, déportons-les. Déportons-les d'où qu'ils viennent, des repaires de Varsovie, des ghettos de Rome, des trous de Whitechapel ou des docks de Liverpool. Peu importe qui ils sont, s'ils sont indésirables, je ne veux pas savoir d'où ils viennent ; ils ne doivent pas demeurer au pays. Jusqu'à ce jour on nous avait fait croire que

l'élément indésirable de l'Ouest canadien était composé d'étrangers. Nous savons maintenant que les meneurs de la grève de Winnipeg n'appartiennent pas à l'élément étranger, mais sont d'origine britannique—de ces sujets britanniques dont nous avons tant entendu parler il y a quelques années. Si ces hommes n'aiment pas les lois du pays telles qu'elles sont actuellement mises en vigueur, s'ils ne goûtent ni nos habitudes ni nos mœurs, déportons-les.

J'aimerais à citer un extrait d'une brochure intitulée "Reconstruction sociale. Revue générale des problèmes et relevé des remèdes." Elle est signée par ce corps conservateur par excellence: les évêques catholiques des Etats-Unis. Ils nous disent :

> Le travailleur doit finir par comprendre qu'il doit au patron et à la société une honnête journée de travail en retour d'un salaire raisonnable et que l'état de choses ne pourra s'améliorer notablement tant qu'il ne détruira pas le désir d'obtenir le plus d'argent possible pour le moins de travail possible. De même, le capitaliste doit changer sa manière de voir. Il lui faut apprendre cette vérité longtemps dédaignée que la richesse comporte la gestion des biens, que les bénéfices ne sont pas la base de justification des affaires et que les justes prix, les justes intérêts et les justes profits sont des choses qui existent. D'abord, et par-dessus tout il doit cultiver et fortifier chez lui cette vérité que beaucoup de son rang ont commencé à apprendre au cours de la guerre actuelle, et c'est que l'ouvrier est un être humain et non simplement un instrument de production, que le droit du travailleur à une vie convenable constitue la première charge morale qui incombe à l'industrie. Le patron a le droit de gagner sa vie par ses affaires, mais il ne doit retirer aucun intérêt sur ses placements tant que ses ouvriers n'ont pas gagné au moins de quoi vivre. Tel est le point de vue humain et chrétien contrastant avec les maximes purement commerciales et païennes de l'industrie.

Je termine. J'ai toute confiance en l'ouvrier canadien. Je l'ai vu dans des circonstances plus difficiles que celles d'aujourd'hui. Je me souviens bien dans quelles circonstances j'ai vu l'ouvrier canadien, il y a deux ans, quand nos tranchées de Hooge à Mont Sorel avaient été complètement détruites. Je l'ai vu alors attaquer de front et en plein jour, en face de nombreuses mitrailleuses et je ne l'ai pas vu fléchir un moment. Ces hommes ont continué la charge jusqu'à ce qu'il en reste à peine et, bien qu'ils n'aient pas repris leur position le premier jour, ils essayèrent de nouveau et encore de nouveau et, en deux semaines, chaque pouce du terrain perdu le 2 juin, chaque canon, chaque outil de tranchée fut repris par ces ouvriers canadiens. C'est en pensant à cela que je ne doute pas un instant que celui qui a su agir ainsi dans d'aussi terribles circonstances ne sache bien trouver le moyen de s'arranger pour que son travail aide à la plus grande prospérité et au plus grand avantage de notre pays.

[M. Power.]

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, le sujet du débat n'intéresse aucun des services du ministère dont je suis actuellement responsable mais, étant donné que, pour le moment, le centre des troubles se trouve dans la province d'où je viens et étant donné que je me suis occupé d'étudier la situation sur les lieux, je me permettrai d'intervenir dans la discussion.

La proposition de mon honorable ami de Winnipeg-Nord (M. Blake) aura servi à quelque chose si elle réussit à jeter du jour sur l'antique problème des rapports du capital et du travail. C'est tout ce qu'elle peut faire. Elle aurait aussi un bon résultat si elle apportait un secours, et nous permettait de nous initier aux choses existantes, difficiles et concrètes, que ce problème a amenées, d'une façon si brusque, à Winnipeg et dans les diverses villes du pays. Il est tout à fait vain d'espérer, dans un seul débat de ce Parlement, faire un pas décisif vers la solution de ce problème mondial du travail et du capital. Mais peut-être en verra-t-on ressortir plus clairement quelques idées et principes, soit de pure prudence, comme nous en avons trouvés dans le discours excellent de l'honorable député de Kingston (M. Nickle), soit de construction positive, absente jusqu'ici, je le crains, de tous les discours. Dans la lutte entre le capital et le travail, le progrès du travail fut l'histoire du passé; il sera aussi l'histoire de l'avenir. Personne, en lisant le progrès du passé ou les signes des temps, ne refusera d'admettre qu'une part de plus en plus large revient à l'ouvrier du produit de son travail. Chaque fois qu'elles interviennent, les lois doivent le faire en faveur de celui qui reste en arrière. Mais le simple énoncé d'un pareil principe général ne nous mène pas loin dans l'examen de lois administratives spécifiques aux conditions existantes au pays.

Ce qu'il faut d'abord, c'est connaître quelles conditions existent et quelles causes les entraînèrent; ce qu'elles sont et la portée possible de leur soumission à un principe général. Une grève générale fut déclarée dans la ville de Winnipeg, le 15 du mois dernier. Quelques jours avant, le 10, dans la même ville, la grève avait été déclarée par les employés de trois industries: la Dominion Bridge, la Manitoba Bridge and Iron et la Vulcan Iron Works.

La dispute entre ces compagnies et leurs ouvriers avait trait au rôle que devait jouer, dans la détermination des conditions du travail en ces fabriques, un corps élu par certaines divisions du travail et appelé le Conseil des Métiers métallurgiques. On dit couramment, à Winnipeg, et l'on a souvent répété ici, que le principe du contrat collectif fut la cause de la querelle entre les deux parties au différend initial. Cela peut être exact en un sens; mais les contrats collectifs, dans la forme décrite par plusieurs députés, n'ont jamais été refusés, et on ne le prétend pas, non plus, par aucune des trois compagnies qui participèrent à la dispute.

Elles les pratiquaient, de leur part, depuis quelque temps. L'une d'entre elles, au moins, sinon toutes, avait même adopté la coutume de consulter, chaque semaine, les comités particuliers de ses ouvriers, sur les conditions de la fabrique, leurs améliorations possibles, les heures de travail et le salaire. C'est-à-dire que l'on appliquait le principe des contrats collectifs, en autant que ceux-ci consistaient en négociations entre une seule fabrique et ses ouvriers solidarisés. Ce fait n'admet pas de discussion.

D'autre part, le conseil des métiers métallurgiques, qui est affilié, ou, du moins, fait partie du conseil des métiers et du travail de la ville de Winnipeg, soutenait qu'une entente conclue entre une fabrique et la collectivité de ses ouvriers ne devenait un contrat qu'après ratification par lui. C'est à quoi les patrons, dans chaque cas, s'objectèrent. Ils donnaient pour motifs que le conseil des métiers métallurgiques était formé de membres élus par des corporations et métiers n'ayant aucune participation ni aucun rapport avec les métiers qu'ils employaient; qu'en plus, ce conseil, tel quel, était composé, en grande partie, d'hommes élus par les ouvriers en métaux des compagnies de chemins de fer, et que la situation possible dans ces compagnies pouvait bien ne pas être celle des compagnies rivales, les unes ayant à subir concurrence sur le marché et les autres ne l'ayant pas. On verra toutefois d'un coup d'œil qu'il y avait un abîme entre les deux parties à la controverse. Il y avait une zone neutre entre elles. Les contrats mutuels des ouvriers d'une seule fabrique n'étaient pas reconnus tels par le conseil des métiers métallurgiques, non plus que par le conseil des métiers et du travail de la ville. De leur côté, les patrons refusaient d'admettre, temporairement du moins, le principe du contrat collectif généralisé.

Plus tard, cependant, ils décidèrent que si les employeurs formaient entre eux une sorte d'association, ils seraient alors prêts à négocier collectivement avec les employés réunis des trois établissements ou avec une association d'ouvriers ayant un métier semblable à ceux de leurs employés, bien que cela peut comprendre des ouvriers qui ne seraient pas au service des établissements en question.

Il est juste pour ceux qui se sont mis en grève de dire que lorsque la grève fut déclarée, les employeurs n'avaient, d'après mes informations, donné aucun signe de leur désir de négocier autrement qu'avec chacun des trois groupes. Il est bon de faire remarquer dès maintenant que d'après l'avis du ministre du Travail, les employeurs se faisaient une idée quelque peu étroite de ce que constitue l'emploi collectif. Le ministre, était aussi complètement d'avis que la conception que s'en faisait le conseils des métiers de la métallurgie était si large qu'elle devenait impraticable et dangereuse pour la cause ouvrière même. Le ministre du Travail est d'opinion que lorsque les employeurs sont organisés en association, c'est leur devoir de faire un marché collectif non seulement avec leurs propres employés réunis, mais au moins avec les syndicats qui comprennent non seulement leurs ouvriers mais tous les autres gens du même métier, bien qu'ils ne soient pas à leurs services.

Voici ce dont il s'agit, et je vais en expliquer la raison: Les employés prétendaient que le Conseil des métiers de la métallurgie devait être suprême, que ce dernier devait avoir le droit d'approuver et de ratifier tous les engagements conclus entre les employés d'une industrie quelconque et les directeurs de cet établissement. Or le Conseil des métiers de la métallurgie, tel qu'il était constitué, comprenait certainement des représentants de métiers absolument étrangers au travail exécuté dans les trois établissements en question.

Il y a d'autres phases du litige qu'il est bon de porter à la connaissance du Parlement. Le gouvernement provincial, par l'entremise de son premier ministre, s'était efforcé d'effectuer une réconciliation. Des réunions eurent lieu au cours desquelles il fut proposé que tous les sujets du litige soient soumis à l'arbitrage, y compris le principe du contrat collectif, car dans un cas, au moins, des arrangements avaient été conclus entre employeurs et employés, mais le Conseil des métiers de la métallurgie avait refusé de les ratifier. Le conseil d'arbitrage se serait composé de cinq membres qui auraient tous été choisis par le premier

ministre de la province. Cette proposition fut rejetée par les grévistes. Plus tard, avant que la grève générale n'éclatât, c'est-à-dire avant le 15 mai, le premier ministre demanda au Conseil des Métiers et du Travail ou au Conseil des métiers de la métallurgie—je ne me rappelle plus lequel et cela ne fait pas grande différence, mais je crois que c'est au Conseil des métiers et du travail—il demanda, dis-je, si la grève continuerait au cas où le principe du contrat collectif avec le Conseil des métiers de la métallurgie serait accepté par les employeurs. A cette question, il reçut une réponse négative. Ce point-là est bien clair, tous l'admettent. La grève générale a éclaté après que le président du Conseil des métiers du travail eut affirmé qu'elle aurait lieu, même si les employeurs acceptaient comme un bon principe le contrat collectif avec le Conseil des métiers de métallurgie. Je ne sais pas si les employeurs auraient voulu reconnaître ce principe, mais en tous les cas la possibilité de son acceptation n'était pas jugée suffisante par le président du Conseil des métiers du travail pour empêcher la grève générale. La grève fut donc déclarée, paralysant pendant quelque temps l'industrie dans la cité de Winnipeg, entravant le fonctionnement des services publics et plaçant la ville pour ainsi dire dans un état d'isolation et de siège.

Or, quand nous discutons la cause première d'une grève générale, ainsi que le droit et la justification d'une grève de sympathie, il est bon d'examiner quelles peuvent être les conséquences de ces actes. A Winnipeg, comme je l'ai dit, ils ont eu pour effet de paralyser généralement toute la vie industrielle, de priver les habitants de la ville et les grévistes eux-mêmes des articles essentiels à leur existence.

La grève a eu aussi comme conséquence inévitable l'établissement d'un gouvernement distinct ou plutôt a permis à ceux qui dirigeaient la grève de s'arroger le droit d'administrer les affaires publiques. Et pourquoi? Parce que cela ne pouvait avoir aucun autre résultat. Une grève générale paralyse toutes les industries et toutes les activités et elle prive les membres de la société des choses qui leur sont essentielles.

Une grève générale immobilise toutes les industries et toutes les activités; elle refuse à tous les groupes, à tous les éléments de la société le service des choses de première nécessité, non seulement le service public, mais chacun des services nécessaires pour la protection et la conservation de la vie:

[L'hon. M. Meighen.]

comme la livraison du pain, la distribution du lait, la circulation de l'eau. Par conséquent, pour assurer leur propre existence, les grévistes durent exercer la maîtrise sur la distribution des choses de première nécessité; il leur fallut s'approprier les services publics auxquels le public avait contribué; il leur fallut déclarer que les services publics étaient leur propriété pour le moment et ne pouvaient être utilisés qu'à leur propre bénéfice. Ils le déclarèrent et agirent conformément à leur déclaration. Ils durent déclarer, en outre, que la distribution de l'eau devait se faire de manière qu'ils fussent eux-mêmes servis, mais que nombre d'autres ne le fussent pas; que la distribution du lait de la ville devait s'effectuer de manière que ceux qu'ils désigneraient seraient servis, mais que le public en général ne le serait pas. Ils durent encore déclarer que le pain serait livré à ceux qu'ils désigneraient, mais refusé à d'autres, dans les limites de la ville de Winnipeg.

Pareilles prétentions sont une assertion d'autorité gouvernementale. Mais les chefs des grévistes étaient forcés de le faire, s'ils tenaient réellement à continuer un mouvement qui participât de la nature d'une grève générale. C'est pourquoi j'affirme que l'exemple de Winnipeg prouve et il s'ensuit fatalement de la logique de la situation que, pour réussir ou même pour continuer, une grève générale doit aboutir à l'usurpation de l'autorité gouvernementale de la part de ceux qui dirigent la grève. Tel a été le résultat à Winnipeg et il en doit toujours être ainsi.

La grève étant arrivée à cette étape, les citoyens de Winnipeg, se trouvant en présence de pareille leçon de choses, se réveillèrent, s'organisèrent et en conséquence de cette organisation et du front uni que les citoyens présentèrent, les chefs grévistes se retirèrent rapidement de la position qu'ils avaient prise. à titre d'autorité gouvernementale, et, fatalement, il s'ensuivit une diminution de la grève générale elle-même, puisque les chefs ne pouvaient continuer la grève, à titre de ligue générale réelle, sans maintenir en même temps l'exercice des fonctions du Gouvernement. Voilà pourquoi, les dix derniers jours, le conflit n'a pas pris les mêmes proportions, ni entraîné les mêmes souffrances qu'au début de la lutte.

Une grève de sympathie, cela va sans dire, est essentielle, si une grève générale doit avoir lieu. Une grève de sympathie est celle que fait un certain groupe de travailleurs, fondée non pas sur un grief qui leur soit

personnel, mais bien sur la sympathie qu'ils éprouvent pour ceux prenant part à un autre conflit. Certains députés de la droite et de la gauche ont approuvé en principe la grève de sympathie. Je ne veux pas qu'on conclue de ce que je vais dire qu'il existe quelque fonction statutaire que ce Parlement puisse remplir à l'égard de grèves de sympathie, ou du moins, qu'il puisse exercer utilement; cependant, il y a une fonction que peut exercer tout gouvernement au pays: c'est de faire connaître l'attitude qu'il prend sur la question, ainsi que la raison d'être de cette attitude, afin d'exercer par là son influence par voie de conciliation ou par voie de contrainte.

Ce que je cherche à prouver, c'est que la grève de sympathie implique presque fatalement la violation des contrats. Même une union ouvrière implique en principe le contrat collectif. Une union ouvrière ne saurait réaliser son objet que si elle peut consentir un contrat à titre d'union ouvrière et conclure son contrat de louage avec un patron ou une coalition de patrons. Bref, une des principales fonctions d'une union ouvrière, c'est de conclure un contrat au nom de ses commettants avec le patron intéressé. Si l'union peut, à son gré, violer son contrat, à raison des conflits où d'autres sont engagés, que devient la valeur du contrat? Aussi avons-nous vu à Winnipeg l'étonnant spectacle de centaines ou de milliers d'hommes qui avaient fait grève, disaient-ils, pour revendiquer leur droit au contrat collectif, et qui déclaraient sans broncher que tout marché consenti par eux était nul et de nul effet. Un moment ils disaient: les patrons de la ville doivent reconnaître un contrat passé avec la collectivité des ouvriers, et l'instant après, ils s'écriaient: "nul contrat, collectif ou autre, ne saurait nous lier." En réalité, les unions elles-mêmes violaient un contrat collectif conclu depuis quelques semaines à peine.

Il doit donc être évident aux yeux des honorables députés que si l'on tient pour légitime en principe une grève de sympathie, l'inviolabilité des contrats n'est plus qu'un vain mot, et il n'est plus un seul attribut d'un marché qui assure à un marché collectif la moindre valeur.

Je déclare donc que le ministre du Travail a parfaitement raison de dire que si une grève est juste quand la différence du mérite se trouve du côté des grévistes, rien ne peut justifier une grève de sympathie dans la rupture d'une convention; et en tout temps, rien ne saurait justifier une grève générale qui englobe toute la communauté innocente, qui paralyse l'industrie et qui refuse de produire les nécessités de la vie.

C'est dans cette condition que nous avons trouvé Winnipeg quand nous y sommes allés la semaine dernière. Nous avons trouvé, en même temps, une très grande partie de l'opinion publique complètement soulevée et résolue à affirmer que la prise de l'autorité gouvernementale par les chefs grévistes —ou par quiconque—en opposition à l'autorité constituée du pays, ne devait en aucun temps être reconnue par la population de Winnipeg. Et en prenant cette position, les citoyens de Winnipeg ont rendu un service non seulement à leur ville et à leur province, mais au Canada tout entier. Ils ont donné comme exemple aux citoyens du pays que l'ensemble de l'opinion raisonnable du Dominion peut s'opposer et s'opposera décidément et effectivement à tout ce qui revêtirait la forme d'une grève générale à tout ce qui ressemblerait à un soviet ou à une autre forme de gouvernement incompatible avec l'autorité constituée.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que j'apporte une autre preuve écrite de l'adopdoption d'un soviet ou d'une autre autorité irresponsable que celle que j'ai produite à propos de la déclaration des droits, et en réalité de la tentative faite en vertu de cette déclaration pour contrôler la distribution des produits nécessaires à la vie. Mais si l'on avait besoin d'autres preuves, tout ce que l'on aurait à faire serait de parcourir les colonnes du "Labour News" de cette ville et de lire les déclarations des chefs grévistes eux-mêmes, qui ont déclaré ouvertement qu'ils avaient assumé le contrôle et qu'ils avaient l'intention de le conserver, tout en disant qu'ils avaient cette intention sans effusion de sang et sans employer la force. Comme si tout le principe du gouvernement du pays pouvait être renversé sans effusion de sang et sans employer la force! Mais en parcourant ce journal, il est évident que les chefs grévistes se sont crus pendant quelque temps en possession du pouvoir gouvernemental et qu'ils étaient résolus à l'exercer, mais ils se sont trouvés en face d'une concentration puissante de l'opinion publique contre laquelle ils n'ont pu rien faire.

De plus, l'opinion s'était profondément enracinée dans la ville que la difficulté qui avait donné naissance à la grève de la part des employés des trois compagnies, n'était plus la question principale ou actuelle qu'il fallait décider; qu'elle avait été absorbée dans une question beaucoup plus vaste, absolument comme si un homme ou un groupe d'hommes, en décidant qu'ils de-

vaient faire reconnaître un de leurs privilèges, avaient incendié une ville pour atteindre ce privilège. Par conséquent les citoyens dirent: Ceux qui luttent ici pour obtenir quelque forme de contrat collectif ont, pour assurer le succès de leurs prétentions, pris des moyens qui sont incompatibles avec l'existence du Gouvernement constitué et ils ont soulevé une question qui rejette entièrement dans l'ombre la question première qui leur avait fait déclarer la grève, une question qui doit être réglée une fois pour toutes avant que nous revenions à l'examen et au jugement du mérite de la cause première des querelles. Je prétends que les citoyens de Winnipeg ont eu raison de prendre cette position.

Il était essentiel que la plus grande question soulevée par l'adoption de l'autorité d'un soviet—et ce n'était pas autre chose pour ceux qui avaient assumé le contrôle de la grève dans la ville de Winnipeg—soit une fois pour toutes décidée et repoussée avant qu'ils ne s'occupent de la question de moindre importance pour laquelle certains hommes s'étaient primitivement mis en grève. C'est la position qu'ont prise les citoyens de Winnipeg. C'est aussi la position prise par le ministre du Travail, et je laisse à la Chambre le soin de décider s'il a agi dans l'intérêt du pays en prenant résolument cette détermination. La situation en est là aujourd'hui.

Nous avons trouvé aussi qu'environ 450 employés du bureau de poste de la ville de Winnipeg, parmi lesquels il y avait 180 facteurs et le reste des commis de la poste, avaient déclaré une grève de sympathie, en violation, comme nous l'avons prétendu avec raison, je crois, de leurs serments d'office et avaient déserté leur poste, supprimant ainsi le fonctionnement du service postal, un service public nécessaire. Quelle conduite devions-nous tenir dans les circonstances? Comme la grève de leur part était un mouvement de sympathie et pas autre chose; comme quelques semaines auparavant, des représentants de ces employés avaient assuré le Gouvernement de la solution satisfaisante de leurs griefs; comme ils étaient partis sans donner avis et sans cause, nous avons décidé de leur donner quelque temps pour retourner à leur travail et avec l'approbation du Gouvernement, à l'expiration de ce délai, nous avons décidé que leurs positions seraient déclarées vacantes s'ils ne retournaient pas et qu'ils ne seraient plus employés dans le service public.

Cette décision fut publiée dans l'édition du "Morning Press", du samedi 24 mai, avec le résultat que le 26 mai au matin, 70 employés des postes rentrèrent au bercail. Le 26 mai au matin, avant de reprendre le travail, les employés du bureau de poste furent harangués par le révérend M. Ivens et M. Winning, le président du conseil des métiers et du travail à Winnipeg. Ces deux chefs se tenaient respectivement en avant et en arrière du bureau de poste et ils tentèrent par tous les moyens d'empêcher les fonctionnaires de reprendre le travail; ils allèrent jusqu'à prétendre que le Gouvernement ne faisait que jouer la comédie, et firent appel à toute leur éloquence persuasive—et ils sont très éloquents—pour engager les fonctionnaires publics à ne pas tenir compte des ordres de l'autorité légitimement constituée et à conserver leur allégeance aux chefs de la grève plutôt qu'au public canadien. N'eût été cette intervention, j'ai tout lieu de croire que les postiers seraient en bien plus grand nombre revenus au travail. Cependant, le devoir du Gouvernement, c'était de prendre des mesures pour que tout le monde eût accès librement à l'hôtel des postes, que personne ne fût molesté ni menacé; or les fonctionnaires de l'Etat ont accompli sur toute la ligne les devoirs qui leur incombait. Personne n'a été molesté ni intimidé, tous les employés ont eu la liberté et le privilège de reprendre leurs fonctions. Quant à ceux qui ont refusé de profiter de l'offre, la promesse du Gouvernement a été accomplie; à midi le 26 mai, tous ceux qui ont refusé de reprendre le travail, soit un total de 380 fonctionnaires, ont perdu leurs situations au service de l'Etat, et jamais elles ne leur seront rendues.

Le gouvernement provincial, agissant de concert avec le Gouvernement fédéral, adopta exactement la même ligne de conduite à l'égard des employés du téléphone; leur décision fut mise en vigueur en même temps. Les autorités municipales ont également pris des mesures de même nature contre les employés civiques en grève. Donc nous affirmons l'exacte vérité lorsque nous déclarons que la période critique de la grève générale à Winnipeg est passée; les affaires ont repris et si la situation n'est pas normale, elle n'est pas loin de l'être. En tout cas, les conditions de la vie sont tolérables, mais à mon avis les citoyens sont bien déterminés que la défaite, et une défaite écrasante, est la seule réponse aux efforts d'hommes qui ont osé assumer l'autorité du Gouvernement et, en ce faisant ont provoqué la misère chez toute

une population dans le seul but de triompher dans un différend entre certains patrons et leurs employés. Depuis mon retour de l'Ouest, des grèves ont éclaté dans quelques autres villes du Canada; quelques-unes sont des grèves de sympathie pour les ouvriers de Winnipeg, mais d'autres n'ont rien de commun avec le mouvement. A la faveur de ces grèves, partout où les services d'utilité publique ont été désorganisés, le Gouvernement a adopté la même attitude et mis en vigueur la même politique qu'à Winnipeg. Nous avons avisé tous les fonctionnaires de l'Etat que s'ils proclament des grèves de sympathie—et il n'y a pas d'autre explication à ces mouvements—ils renoncent par le fait même à leurs situations dans le service public et ils n'ont pas à espérer de rentrer au service de l'Etat. Les fonctionnaires publics ont abandonné le travail à Calgary et à Winnipeg même, 109 commis ambulants des postes se sont mis en grève après mon départ; cependant tous sont retournés au travail avant l'expiration du delai de 24 heures que leur avait accordé le ministre du Travail.

Ces employés n'avaient pas reçu le même avis que les postiers dans les autres villes; voilà pour quelle raison nous avons jugé bon de leur accorder ce délai de vingt-quatre heures et tous ont repris le travail en temps.

Le Gouvernement a jugé à propos de se mettre au courant des faits exacts relativement aux circonstances extraordinaires qui ont accompagné les débuts de la grève générale à Winnipeg. Le service télégraphique était plus ou moins démoralisé; les communications avec Winnipeg étaient fort restreintes ; il était donc impossible à distance, non seulement de nous rendre compte des causes exactes du différend et du nombre des ouvriers en grève mais aussi de l'état de l'opinion publique, afin de nous assurer s'il serait opportun de remplacer les grévistes par des volontaires; il s'agissait de nous rendre compte si l'opinion publique était suffisamment soulevée et renseignée pour appuyer le Gouvernement et permettre l'exécution d'un programme tendant à remplacer momentanément les grévistes par des volontaires, sauf à leur nommer des successeurs permanents à l'expiration d'un délai spécifié. Des ministres se sont donc rendus à Winnipeg pour étudier les divers aspects de la situation sur les lieux. Nous avons tenu de longues conférences avec les représentants des grévistes. Les représentants du Gouvernement ont prêté une oreille sympathique à tous les griefs et à toutes les demandes qu'ils ont fait valoir. Car, on me permettra bien de le dire, il n'y a pas un seul homme au Canada qui soit plus sympathique à la cause du travail et aux unions ouvrières que le ministre du Travail; il possède évidemment la confiance de la classe ouvrière et du travail organisé dans toutes les parties du pays; ministre du Travail, il a eu l'occasion d'observer de près les circonstances qui ont accompagné la grève de Winnipeg et, à cette heure, il s'est même acquis la confiance de la grande majorité des grévistes de la ville de Winnipeg.

J'ai dit que les grèves de sympathie ne peuvent, en tout cas, devenir générales et ne peuvent en somme, avoir lieu sans la reconnaissance d'un droit à violer des engagements solennels. J'ai prétendu, en outre, que, pour déclarer une grève générale, il faut que les chefs soient prêts à assumer le rôle de gouvernants, sans y avoir un droit quelconque.

Je pousserai un peu plus loin ce raisonnement; car il faut que la Chambre comprenne qu'il n'est nullement question ici de la reconnaissance du droit des ouvriers à se former en unions. N'est-ce pas ce droit qui est mis en doute? Il suffit d'examiner un instant les circonstances de l'affaire pour être persuadé qu'il ne s'agit nullement d'une reconnaissance des unions ouvrières. Telle n'est pas la question qui s'agite dans le moment. La question est en partie de savoir quelle forme prendra le contrat collectif, et sur ce point il y a du pour et du contre. Au sentiment du ministre du Travail, les parties en cause ont toutes les deux raison en un sens et tort dans un autre; mais personne ne prétendra que, dans cette grève, le droit des ouvriers à se former en unions soit en jeu. La question a été d'abord de savoir quelle serait la forme du contrat collectif; mais elle a été bientôt remplacée par une autre beaucoup plus importante et beaucoup plus grave. C'est cette dernière que l'on agite et qui se décide dans le moment. Ce que je veux faire comprendre à la Chambre c'est que, si l'on concède en principe le droit au contrat collectif, comme d'aucuns prétendent que d'autres pays l'ont accordé, il doit y avoir un groupement auquel appliquer ce principe, et au delà duquel il ne s'applique point. De ce que le contrat collectif doive être reconnu, il ne s'ensuit pas qu'il faille l'appliquer au point de permettre à un groupe hétérogène et illimité d'unions ouvrières de dire à des patrons ou à un groupe de patrons: " Vous négocierez avec nous et ne prendrez aucune décision sans nous. " Si l'on ad-

met cette prétention, non seulement le conseil des métallurgistes de Winnipeg, composé de métiers nullement concernés dans l'affaire qui se discute, pourra conduire lui-même des négociations relatives aux conditions du travail et aux salaires quand beaucoup de ses membres, ou même la majorité n'ont rien à y voir; mais le conseil des métiers et du travail de Winnipeg pourra aussi agir de même, et vous pourriez étendre infiniment la chose jusqu'à ce qu'enfin toutes les unions ouvrières du Canada se joignent dans un effort commun pour influencer la décision de n'importe quel différend qui peut surgir.

Est-il quelqu'un qui puisse rêver à un pareil état de choses, ou le croire possible concurremment avec l'existence de la souveraineté du peuple s'exerçant par ses mandataires? Aurons-nous d'une part une concentration de tous les employeurs et, d'autre part, une concentration de tous les intérêts ouvriers du pays, luttant pour la prépondérance. C'est à quoi mènera le contrat collectif si vous ne lui assignez des bornes. S'en remettre à l'ensemble des unions ouvrières du pays pour une détermination des conditions du travail ou des salaires de l'ouvrier dans tout différend qui surgira en quelque région que ce soit du pays, c'est vouloir introniser au Canada le bolchévisme. Vous auriez affaire à une organisation capable de tenir suspendue sur nos têtes l'arme de la grève ou autre arme quelconque, et de faire ainsi la loi au reste du pays, s'agirait-il de la vie elle-même. Est-ce que cette conclusion ne découle pas logiquement des raisons que je viens d'énoncer? Tout ce que j'ai à dire au sujet de ce contrat collectif, c'est qu'il a du bon, mais encore faut-il découvrir le groupement où devra s'arrêter l'application de ce principe. Autrement, il mène à une concentration du travail d'un côté et à celle du capital de l'autre, à une situation dans laquelle l'une des parties impose ses volontés à l'autre qui est tenue de s'y soumettre; cela mène, en outre, à une élimination absolue de l'autorité gouvernementale, dont l'existence est impossible dans ces conditions. Une grève générale comporterait alors une paralysie de toutes les activités du Dominion, paralysie qui pourrait même se propager hors du territoire. Laissez-moi vous répéter que, dans l'application de ce principe du contrat collectif, il faut de toute nécessité trouver l'élément où il s'arrêtera.

Qu'est-ce que le Gouvernement aurait pu faire et qu'il n'a pas fait? J'ai fait observer au début de mon discours que rien de positif ne nous avait été suggéré. Il est vrai que le représentant de Kamouraska (M. Lapointe) a préludé à son discours en affirmant, dans un langage où il est passé maître, que le cabinet actuel avait, par une longue suite d'erreurs, de bévues et de désastres, amené le terrible état de choses en présence duquel il dit que nous sommes aujourd'hui; mais, sans doute par affection pour le Gouvernement, il omet avec clémence de mentionner une seule de ces erreurs ou bévues.

M. JACOBS: Cela prendrait trop de temps.

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne faudrait pas trop de temps pour en citer une, et je ne suis pas pressé au point de ne pas laisser à l'honorable député l'occasion d'en citer une seule maintenant.

M. JACOBS: Je le ferai dans quelques instants.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est le moyen le plus sûr. Je donnerai à l'honorable monsieur l'occasion d'en faire l'énumération complète dans quelques instants et j'espère qu'il prouvera ses avancés. Il est vrai que l'honorable député de Kamouraska a terminé par un appel ému au Gouvernement et lui a demandé de faire quelque chose—quelque chose—mais il ne pouvait dire ce que ce devait être. L'honorable député de Québec-Sud (M. Power) a également paru avoir l'impression que nous pouvions, à un certain point, abaisser le coût de la vie en prenant des mesures énergiques. A part ces deux admirables pensées, je crains que l'après-midi ne se soit écoulé sans que l'on ait fait de recommandation, si ce n'est un mot d'avertissement pratique de la part de l'auteur de la résolution et de l'honorable député de Kingston (M. Nickle).

Le Gouvernement de ce pays est spécialement responsable de l'administration du service pour le plus grand bien de la population. Est-il une mesure que nous aurions pu prendre relativement au service public et que nous n'avons pas prise? D'aucuns prétendent que les engagements pris l'an dernier vis-à-vis des postiers ont été ignorés.

On n'a pas manqué aux engagements contractés. J'ai été mêlé au règlement de cette grève l'été dernier. Avec toutes les restrictions qui me liaient, et je sais qu'elles étaient nombreuses, j'ai entrepris d'agir à titre de conciliateur, et d'une manière ou d'une autre, j'ai eu du succès. Toutes les promesses que j'ai faites ont été remplies. J'ai dit que s'ils reprenaient leur

travail, je recommanderais le paiement du temps perdu par la grève, que tous seraient repris à leur emploi, et que la commission du Service civil se mettrait sans tarder à l'étude de leurs griefs, mais que je ne pouvais proposer une augmentation sous forme d'indemnité ou autre sans l'autorisation de la commission du service civil. Non seulement, ces promesses ont-elles été fidèlement remplies, mais en raison des circonstances particulières mises à jour ici, on a accordé une indemnité. Par conséquent, on ne saurait attacher de blâme à l'administration qui est on ne peut plus étrangère à la grève des employés du service public, qui vient d'éclater à Winnipeg. De plus, malgré ce que l'on prétend à ce sujet, les grévistes eux-mêmes, par leur actes, ne font pas valoir cette raison, car ils ont déclaré franchement et ouvertement, s'être mis en grève par sympathie avec les ouvriers en métaux, et, dans leur pensée, afin d'établir le principe du contrat collectif.

A présent, je ne suis pas ici pour discuter les changements à apporter, s'il y a lieu, à la loi concernant les grèves. La chose devra d'abord être examinée collectivement par le cabinet, si l'on peut en vérité recommander quelque modification. Mais je tiens à bien faire remarquer à la Chambre que les pouvoirs délégués en vertu de notre constitution fédérale au Gouvernement ou au Parlement du Dominion, relativement au règlement des grèves, sont restreints—fort restreints à la vérité.

Qu'il soit bien ou mal que cette démarcation définie de la responsabilité constitutionnelle de l'heure actuelle ait été établie, ou continue d'exister, je ne saurais dire. Mais le fait est qu'elle existe. Elle est déterminée par la loi et la constitution du pays, et il est dans l'ordre que tout le monde sache où se trouve cette démarcation. La détermination des droits civils, dans ce Dominion, repose entre les mains des législatures provinciales et d'elles seules. Les relations entre patrons et employés au sujet des heures de travail, des conditions d'emploi, et ainsi de suite, sont des relations relevant des droits civils, et à ce titre elles échappent à la juridiction du Parlement fédéral.

On a pris l'habitude d'accueillir une simple affirmation véridique de ce genre en disant que c'est se soustraire à la responsabilité en la rejetant sur d'autres; mais la responsabilité ne peut jamais remonter à ceux qui sont dépourvus de l'autorité constitutionnelle. La vérité doit se trouver d'un côté ou de l'autre. Pourquoi ne l'envisagerions-nous pas? Je ne me plains aucunment de ce qu'une autorité provinciale ait négligé d'intervenir ou d'établir des relations d'une nature différente entre patrons et employés. C'est là une toute autre question. De l'avis des fonctionnaires de la Couronne, nous n'avons pas ce pouvoir, et par conséquent, nous ne pouvons l'exercer, et l'on ne devrait pas se plaindre de ce que nous ne nous prévalons pas de l'exercice d'un pouvoir que ne nous ne pouvons faire observer. Nous pourrions, il est vrai, décréter que l'emploi de la main-d'œuvre, disons, pendant plus qu'un certain nombre d'heures par jour, constitue un délit criminel, et ainsi affirmer et nous arroger cette juridiction. Mais c'est aller un peu loin que de demander au Parlement du Canada, surtout en ce qui concerne les patrons et ouvriers d'établissements particuliers, de statuer qu'un certain acte de la part de ces établissements, est un délit, avant qu'une législature provinciale ait arrêté qu'il appartient aux autorités civiles de réprimer ce délit.

Je crois que quelques-unes des législatures provinciales, sinon toutes, ont adopté des lois concernant les heures de travail de certaines classes d'ouvriers. Les lois générales à ce sujet, ou concernant les conditions de travail, le travail des enfants, le travail des femmes et les heures de travail, ont été adoptées par les législatures provinciales à maintes reprises. Et elles sont clairement dans les limites de leur juridiction et de leur compétence. Des lois de cette nature ne tombent pas sous notre juridiction, à moins que nous ne décrétions offense criminelle le fait de conclure un contrat que le droit civil ne condamne peut-être pas et qu'on ne refuse pas de reconnaître comme constituant un droit du citoyen. Personne ne voudrait nous suggérer d'adopter une telle ligne de conduite. Par conséquent, qu'il soit clairement établi que l'adoption d'une loi générale réglementant les heures de travail dans le Dominion, pour le moment du moins, relève des législatures provinciales. De plus, pour ce qui est d'une loi générale reconnaissant et mettant en vigueur le principe du contrat collectif, ceci est également une question au sujet de laquelle le gouvernement du Canada ne peut jouer le rôle de directeur, mais simplement de conciliateur et d'aviseur. Nous ne pourrions pas, en vertu d'une législation spécifique, déclarer et rendre obligatoire pour un patron ou groupe de patrons l'adoption du principe de contrat collectif. Tout ce que nous pouvons faire sous ce rapport est de dire quelle

est notre façon de voir—quelle est la façon de voir du ministère du Travail, ce qu'il conseille, et hâter l'adoption de cette manière de voir par conciliation, là où l'intervention peut être utile. Ceci fait, nos pouvoirs sont épuisés en tant que de tels sujets sont en cause. Au point de vue du problème dans son ensemble, tous les honorables députés admettront sans doute que la tendance a été et continuera d'être d'augmenter la part de l'ouvrier dans les profits provenant de l'industrie, mais il n'en reste pas moins que le rôle d'une industrie particulière dans la solution du problème reste vraiment très limité. Une nation seule, ou une industrie nationale, ne peut guère dépasser la mesure de progrès industriel qui existe pour l'heure dans le monde entier. Les unités industrielles d'une nation doivent faire concurrence sur le marché du monde aux unités industrielles des autres nations, et l'on ne saurait en conséquence établir des conditions qui les mettraient dans une condition irrégulière ou désastreuse pour faire cette concurrence. En créant pareils obstacles, tous auraient à souffrir, patrons comme ouvriers. Subordonnément à cette considération, le devoir du Parlement, du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux consiste à améliorer les conditions de travail et à réduire les heures de travail. Avec la multiplicité et la plus grande efficacité des machines, il est indiscutable que l'homme pourra subvenir à tous ses besoins sans avoir à s'imposer un labeur épuisant. Nous pourrons vraisemblablement satisfaire à toutes les nécessités de la production avec des heures de travail plus courtes qu'autrefois, et je prétends qu'il est du devoir des législatures et des gouvernements de rendre possible, de rendre même obligatoire dans la mesure où nos pouvoirs constitutionnels respectifs le permettent, la réduction des heures de travail et l'amélioration des conditions du travail, en prenant garde, cependant, de ne pas dépasser la mesure raisonnable de protection que nous devons assurer à notre industrie pour soutenir la concurrence avec les autres nations. Voilà, en principe, le devoir, tel que je le comprends, du Parlement fédéral et des législatures provinciales du Dominion.

Ce problème est, en vérité, d'une solution difficile. Les patrons de Winnipeg ont déjà dit ceci: "Nous sommes prêts à accorder la journée de neuf heures, car nous croyons pouvoir le faire tout en restant en état de soutenir la concurrence avec l'Ontario et les autres provinces; mais nous ne pouvons pas nous réduire à la journée de huit heures, tant que les autres provinces n'en auront pas fait autant." Ils ont ajouté—(du moins la "Manitoba Bridge and Iron Works Company" a ajouté clairement) qu'aussitôt que les concurrents de l'est du Canada accepteraient la journée de huit heures, elle était prête à en faire autant et à s'y engager par écrit. Ceci suffit à montrer les conditions qui existent et les difficultés qui se présentent dans une seule province par rapport à ses relations avec une autre. Il se peut, en conséquence, qu'il eût été avantageux—je ne soutiens pas qu'il l'eût été, car il surgirait encore là des difficultés—d'avoir soumis dans notre constitution cette question à la juridiction fédérale au lieu de la juridiction provinciale. Mais il est inutile de présenter des arguments, puisque la question ne tombe pas sous la juridiction fédérale.

Il y a une tendance,—et j'espère, que le but sera atteint plus vite à l'avenir qu'il ne l'a été dans le passé—à réduire les heures de travail particulièrement chez ceux qui font du travail manuel, et qui ont des titres mieux fondés et plus justes à cette réduction que toute autre classe d'ouvriers. Je le répète, la tendance est à la réduction des heures de travail et à l'augmentation des salaires, aussi bien d'une manière absolue qu'en comparaison d'autres emplois.

J'ai simplement voulu exposer aussi clairement qu'il m'était possible de le faire, les faits précis qui se dressent en face de la perturbation qui existe aujourd'hui à Winnipeg et s'étend à plusieurs autres villes canadiennes; j'ai voulu faire voir que ces faits constituaient le différend initial, mais qu'ils furent subséquemment relégués dans l'ombre par une question plus importante qui doit être réglée comme il convient avant que le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial puisse s'employer utilement au règlement du différend initial. Cet avis est aussi, je crois, celui du gouvernement provincial. Je me suis en outre efforcé de donner une idée du principe général dont, à mon avis, devrait s'inspirer la législation relative à la lutte acharnée que se font depuis si longtemps le capital et le travail, lutte que l'on peut tout au plus adoucir et qui ne saurait cesser définitivement que dans un avenir encore bien éloigné.

M. JACOBS: Monsieur l'Orateur, cet après-midi, l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) trouvait fâcheux que le Gouvernement, après avoir décidé d'envoyer des délégués à Winnipeg en vue de faire cesser le malheureux état de pertur-

bation qui y existe à cette heure, eût confié une mission pareille au ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen). Ceux d'entre nous qui ont pu penser que mon honorable collègue se montrait un peu trop sévère pour le ministre ne pourront s'empêcher, après avoir prêté l'oreille au discours dont celui-ci vient de régaler la Chambre, d'en arriver à la conviction que le représentant de Kamouraska avait parfaitement raison de dire que ce fut une très profonde erreur que de s'en remettre à un homme d'une mentalité et d'un tempérament pareils du soin d'apaiser une grève aussi importante que celle dont nous avons aujourd'hui à nous occuper. On aurait dit, vraiment, que l'honorable ministre se trouvait devant un tribunal et qu'il plaidait pour les patrons métallurgistes et contre leurs employés. Je ne crois pas avoir jamais entendu de plus habile plaidoyer que celui que mon honorable ami a fait ce soir. Il s'est fortuitement déclaré sympathique à la cause ouvrière, disant que le jour luira peut-être où les travailleurs obtiendront ce qu'ils se sont mis en train de conquérir; autrement dit, "que l'homme n'est jamais heureux, mais qu'il devra toujours finir par l'être."

Bien que la situation qui existe à Winnipeg ait pour effet de plonger le pays tout entier dans l'inquiétude, le ministre vient nous parler des droits des provinces et de ceux du gouvernement fédéral, ainsi que de l'empiètement des uns sur les autres. Voilà qui me paraît tout à fait indigne de lui. Quand le feu est à la maison, on fait de son mieux pour l'éteindre et l'on prend pour cela tous les moyens qui s'offrent. L'attitude de mon honorable ami sur cette question me remet en mémoire l'anecdote de M. Squeers, de Dotheboy's Hall, dans "Nicholas Nickleby". Le bonhomme et sa femme étaient deux êtres si compatissants que, voyant le jeune orphelin sur le point de mourir, ils allèrent chercher le meilleur dictionnaire qui se trouvait dans la maison pour lui en faire un oreiller. C'est de cet exemple que le ministre s'inspire aujourd'hui. Il nous a régalés de belles paroles, il nous a fait un très joli discours; il nous a décrit la situation des manufacturiers en ayant soin de faire observer que les grévistes avaient eu l'audace de violer une convention. En participant à la grève par pure sympathie, s'est-il écrié, ils ont violé une convention. Cela, je le reconnais. Les Alliés ont dû combattre l'Allemagne, et des conventions furent violées dès que la guerre eût été déclarée.

L'honorable ministre ne sait-il pas que la grève, c'est la guerre, que la guerre est la négation de toute loi, et que tant qu'elle dure, on ne s'attarde ni à examiner le texte des conventions, ni à se demander ce qui est juste ou ce qui ne l'est pas? Le débat ne porte ni sur la question de contrat ni sur celle de savoir qui a raison ou qui a tort; il s'agit plutôt de se demander comment il se fait que le Gouvernement ait laissé les choses s'envenimer à un tel point sans intervenir. Les quatre dernières semaines, nous les avons passées à discourir sur les projets de loi que le Gouvernement a mis en discussion; depuis quatre semaines, le bruit nous parvient aux oreilles que des grèves sévissent dans l'Ouest, à Winnipeg notamment. La grève qui nous occupe en ce moment, qu'est-ce que le Gouvernement a fait pour en prévenir l'éclosion? Rien, absolument rien.

Nous avons un ministre du Travail. Quel est celui d'entre nous qui l'a jamais vu? On ne l'a certainement jamais vu à la Chambre, et cela pour l'excellente raison que la Constitution lui interdit de venir prendre place parmi les représentants du peuple. Pour le trouver, il faut se transporter dans l'atmosphère plus subtile du Sénat. L'année dernière, on se plaignait de la magistrale inactivité de celui qui dirigeait le ministère du Travail; on lui reprochait de dormir quand il aurait dû avoir l'œil ouvert, mais jamais nous n'eûmes l'occasion de lui reprocher de veiller quand il devait sommeiller. Tout est changé maintenant: on nous a donné un ministre du Travail qui n'a pas de siège à la Chambre. L'an dernier, on nous battait de verges, cette année, on nous châtie avec des scorpions.

Pendant trois semaines, on a demandé presque tous les jours au Gouvernement ce qu'il faisait touchant la grève, et son factotum, l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), qui parle au nom du ministre du Travail, se levait, et de sa manière suave répondait que le "Gouvernement était maître de la situation". Il en est maître? Il en est maître et c'est à lui qu'il incombe de la régler. Il n'a nullement cherché à trouver une solution à la difficulté. Le département du Travail laisse les deux groupes d'intéressés se débattre chacun de son côté. Depuis quatre semaines c'est à Winnipeg qu'aurait dû être le ministre du Travail, pour s'efforcer de concilier les adversaires. Il n'en a rien fait et ce n'est que lorsque le sentiment public a été très monté dans tout le pays qu'il est allé à Winnipeg, en compagnie du ministre intérimaire de la Justice.

Qu'ont-ils fait à leur arrivée? Les journaux nous apprennent que le maire de Winnipeg, qui naturellement devait être au courant de la situation, s'est plaint que quaran-

te-huit heures après leur arrivée, les ministres n'avaient pas cherché à le voir ni officiellement ni autrement. Je ne sache pas qu'ils aient vu le maire tout le temps qu'ils ont été dans cette ville. Le maire s'est plaint publiquement que ces ministres, qui représentaient le Gouvernement, et surtout le ministre du Travail, n'ont jamais jugé à propos de s'entendre avec lui pour essayer de régler la grève.

Le contrat collectif semble être la difficulté à résoudre entre les deux parties, du moins ce l'était au début. Si je comprends bien, lorsque les difficultés ont éclaté, les employés de certaines industries demandaient le droit de discuter collectivement avec le patron certaines questions affectant chaque classe de métiers de cette industrie particulière. Quelle difficulté le ministre ne pouvait-il pas régler à ce sujet? Il pouvait y avoir eu certains différends entre les deux adversaires, mais il était du devoir du ministre du Travail de se trouver à Winnipeg à ce moment et, s'il y avait été, avant longtemps il aurait pu amener les deux parties à s'entendre. Il l'aurait pu mais il a failli à son devoir. Il n'a jamais affronté la situation et maintenant que le Gouvernement ne peut régler les difficultés il cherche à échapper aux responsabilités.

En ce qui concerne le droit au contrat collectif, il est généralement reconnu aux Etats-Unis, en Angleterre et dans tous les pays où le problème a été discuté. Toutefois, s'il faut en croire les observations du ministre intérimaire de la Justice, accorder le droit au contrat collectif aux grévistes serait la ruine de notre constitution et la révolte de tout le pays. Ces grévistes ont parfaitement le droit de demander le contrat collectif parce que ce n'est qu'en se tenant unis qu'ils pourront obtenir leurs droits de la même façon que les manufacturiers qui s'associent pour arriver à leurs fins.

Quand cette conflagration a éclaté à Winnipeg que faisions-nous à la Chambre? Nous discutions sur le sirop calmant. Si vous vous rappelez bien, nous avons eu un long et savant débat sur le sirop calmant, non pas pour les grévistes de Winnipeg mais pour les enfants de moins d'un an. L'honorable ministre qui parle au nom du ministre du Travail a été très éloquent en discourant sur les ingrédients délétères du sirop calmant. Cette question a occupé le comité un jour ou deux et finalement elle a été renvoyée à un comité spécial pour plus ample étude.

Puis nous avons discuté la question des titres. J'admettrai que c'est là un sujet important et qu'il n'était pas inutile de le discuter à ce moment-là. Le très honorable premier ministre était absent et il fallait adopter cette mesure avant son retour, ou nous aurions eu une répétition de ce qui s'est passé l'an dernier. Je ne me plains pas que cette affaire nous ait pris toute une journée et que nous en ayons disposé avant le retour du premier ministre. Quand le chat est parti, les souris dansent.

Je crois que la dernière fois que j'ai vu le premier ministre, c'était un jour ou deux avant son départ pour l'Angleterre l'an dernier. Une journée avant son arrivée de l'autre côté, nous vîmes que la conséquence d'avoir arrêté cette question de titres alors fut que son secrétaire privé en décrocha un, et l'apologiste des titres à la Chambre, le ministre du Commerce en obtint un également. Si j'avais su que les titres étaient si faciles à avoir, peut-être aurais-je dit moi-même un mot ou deux en leur faveur afin de recevoir la même récompense. Je mentionne ce sujet simplement pour bien faire voir qu'il fallait discuter cette affaire des titres avant le retour du premier ministre, cette année.

Ensuite, nous nous sommes occupés de la loi modifiant le code criminel, puis de celle de l'inspection des pêcheries, et cette importante question qu'on aurait dû discuter il y a trois semaines et exposer devant la Chambre de façon à ce que le pays la connaisse, a été mise de côté jusqu'au moment où elle nous échappe presque. Finalement, le ministre du Travail a trouvé la route de Winnipeg où il eut, évidemment, des conférences avec les grévistes et avec d'autres personnes. Or, monsieur l'Orateur, que pensez-vous qu'il arriva ensuite? Un appel fut envoyé à M. Samuel Gompers disant que les grévistes s'étaient défaits eux-mêmes (un message de félicitations, je suppose), mais comme il était possible de croire que l'intervention de M. Gompers pût servir jusqu'à un certain point, il serait peut-être à propos qu'il intervînt. Or, comme je crois le comprendre, M. Gompers n'a rien à faire dans ce mouvement commencé à Winnipeg il y a trois ou quatre semaines. Le mouvement échappait désormais à l'emprise de M. Gompers, et je ne vois pas pourquoi le ministre du Travail jugeait bon de déranger ce monsieur à moins qu'il n'ait voulu lui rendre le compliment qui nous a été fait il y a quelques années quand, lors d'une grève dans le Colorado, M. John D. Rockefeller télégraphia à M. Mackenzie King de venir régler la grève. Comme la grève était déjà réglée d'une manière satisfaisante je présume que le ministre du Travail croyait qu'il était excessivement cour-

tois de sa part d'inviter M. Gompers à venir au Canada dans un semblable but. Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe), ce fut une chose fort humiliante de la part du ministre du Travail qui se trouvait engager ainsi que le Gouvernement, d'inviter un étranger à venir prendre part à la discussion et au règlement de cette affaire. Si celle-ci avait eu du succès, passe encore; mais rien n'a suivi l'appel et, autant que je sache, M. Gompers n'a pas encore répondu au télégramme.

On accorde au premier ministre, et à juste titre, beaucoup de mérite pour les travaux qu'il a accomplis à la Conférence de la paix, à Paris. C'est un maître achevé dans l'art de faire la paix, il y excelle, cela semble son métier. Tous les organes ministériels du pays nous ont chanté sur tous les tons qu'il était unique comme pacificateur. Qu'on me permette donc de suggérer que, tandis qu'il conserve encore son inspiration divine, il aille à Winnipeg pour voir s'il ne pourrait pas y appliquer quelques-unes des méthodes qu'il a si heureusement essayées à Paris et qu'il obtienne ainsi le règlement de la grève. Nous savons, ou du moins les journaux nous ont dit, qu'il est l'un des intimes amis de M. Lloyd George et, s'étant probablement inspiré des méthodes de ce monsieur, il doit avoir l'art du pacificateur. Il n'y a pas de doute que, comme pacificateur, M. Lloyd George n'en sache long. Quand une grève quelconque obscurcit l'horizon de la Grande-Bretagne, M. Lloyd George accourt et la grève se règle immédiatement. Alors, pourquoi notre premier ministre, qui a eu les conseils du premier ministre de la Grande-Bretagne, ne fait-il pas finir heureusement la grève de Winnipeg? C'est pour lui une occasion unique dans sa vie, et j'espère qu'il en profitera au plus tôt. Nous nous sommes parfaitement bien passés du premier ministre. Je ne veux pas dire par là que nous avons été aussi bien sans lui, mais nous avons conduit notre affaire cahin-caha, en son absence, depuis six mois, et je crois que la Chambre consentirait volontiers à prêter ses services à la ville de Winnipeg, pendant peu de temps, pour voir s'il peut terminer la grève.

En ce qui regarde cette question de contrat collectif, je voudrais expliquer à la Chambre comment cela fonctionne à Montréal. Les honorables députés savent que, il y a peu de temps, nous avons accordé des crédits pour quelque vingt-cinq millions au royaume de Roumanie et des commandes ont été données a divers industriels du Canada pour la confection de vêtements et d'articles en laine .Qu'ont-ils fait dès qu'ils ont reçu les commandes? Ils ont immédiatement envoyé chercher le président de l'union des tailleurs et ouvriers en confections qui dirige tous les ouvriers en confection du pays et ils lui ont demandé de leur fournir un certain nombre d'ouvriers pour remplir ces commandes. Ils ont demandé des presseurs, des couturiers, des tailleurs, et ainsi de suite, et ils ont fait un contrat collectif avec l'association des ouvriers en confections d'Amérique afin d'avoir la main-d'œuvre nécessaire pour faire le travail. C'est ainsi que les commerçants avisés font les affaires. Si cela peut se faire dans le cas des contrats du Gouvernement ou pour d'autres travaux du Gouvernement, pourquoi ne pourrait-on pas le faire dans le cas de la ville de Winnipeg?

Monsieur l'Orateur, je crois que la Chambre et le pays en général admettront que le Gouvernement a tristement échoué dans sa tentative de régler cette grève, que les ministres devront admettre leur inaptitude à résoudre des problèmes de cette nature et qu'avant bien longtemps, la population du pays se verra forcée de présenter à la cour des faillites la demande de mise en liquidation du Gouvernement.

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire du Commerce): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) a proposé, cet après-midi, que la séance fût levée, afin de discuter des grèves de Winnipeg et d'autres villes du Canada ainsi que toutes les circonstances et les causes proches ou éloignées qui s'y rattachaient. J'ai pensé qu'il convenait de lire la motion que l'honorable député a présentée, cet après-midi, de façon à rappeler à mon honorable ami (M. Jacobs) qui vient de reprendre son siège, qu'il en a complètement oublié la teneur et qu'il n'en a fait l'objet d'aucune de ses observations. C'est regrettable, car l'honorable député en est excessivement capable et je suis certain que la Chambre aurait écouté avec bienveillance toutes les observations qu'il aurait pu soumettre sur le sujet très intéressant débattu, cet après-midi, sujet non seulement intéressant, mais grave, pour le pays et pour plusieurs autres pays de l'univers. L'honorable député était prêt à blâmer le ministre du Travail pour ne pas s'être rendu plus tôt à Winnipeg. Mon honorable ami croit apparemment que le ministre du Travail n'est intervenu dans l'affaire qu'après son arrivée à Winnipeg, au cours de la semaine dernière. Je tiens à l'assurer que le conflit industriel en ques-

tion avait fait l'objet de l'étude personnelle du ministre du Travail, longtemps avant qu'il visitât Winnipeg, car il s'est intéressé personnellement au règlement des grèves de toute nature qui se sont produites de temps à autre au Canada.

Mon honorable ami (M. Jacobs) a exprimé sa surprise de ce que le ministre du Travail se fût mis en communication télégraphique avec l'un des chefs les plus considérables et les plus distingués du travail dans le monde entier, M. Samuel Gompers. Ce blâme n'était pas tout à fait approuvé, vu que M. Gompers est grandement intéressé dans cette grève particulière, beaucoup des unions ouvrières de la ville de Winnipeg étant affiliées à l'organisation internationale dont il est le chef.

Mon honorable ami se plaint avec aigreur et persistance que le ministre du Travail ne peut être présent, dans cette Chambre, pour les motifs qu'il a indiqués, ce qui l'a empêché de renseigner les honorables députés sur les progrès accomplis dans le règlement de cette grève particulière, et sur l'état général de l'industrie partout le Canada. Des journaux ont publié, ce matin, une déclaration que le ministre du Travail a faite au moment même de s'embarquer à bord du train qui doit le ramener de Winnipeg à Ottawa. Je suis prêt à demander à la Chambre de me prêter quelques minutes d'attention pendant que je lirai deux ou trois alinéas de cette déclaration. Je crois qu'il convient que j'en agisse ainsi, vu que le ministre n'est pas ici pour exprimer lui-même ses vues. Voici:

> Les meneurs de la grève générale de Winnipeg aujourd'hui déplorent amèrement leur folie. On a donné ordre à environ 30,000 hommes et femmes d'abandonner le travail, dans le but exprès de faire reconnaître le droit au contrat collectif. En répondant à cette invitation, la majorité à violé et répudié ses obligations envers sa propre union ouvrière et la convention qu'elle avait conclue avec ses patrons. Individuellement et collectivement elle a de propos délibéré méconnu ses engagements, faisant voir par là que la possession de ce qu'elle réclame n'a que peu de valeur.
>
> Les organisations ouvrières qui exigent l'exécution intégrale des entreprises, méritent et commandent le respect des patrons, du public et des gouvernements. Les chefs ouvriers qui proclament sur tous les tons que seule la force est équitable, qui soutiennent qu'on peut, à son gré, méconnaître la loi, la justice et l'honneur, méritent et reçoivent la réprobation de tous les bons citoyens.
>
> Si un patron ou un groupe de patrons, d'une industrie donnée, nie à ses ouvriers le droit au contrat collectif pour la vente de ses services, toute l'armée des ouvriers peut s'insurger, sans qu'on trouve à redire, contre le coupable, et le public approuvera et sympathisera. Dans une grève générale de sympathie, toute la population qui n'est aucunement responsable de la situation se voit attaquée par cette puissance, et l'indignation publique se soulève aussitôt, à cause des inconvénients, des pertes et des souffrances dont des innocents sont victimes. C'est pourquoi la grève de sympathie doit toujours échouer.
>
> Au mois de mars dernier, à Calgary, on prépara la composition dramatique "La grève de Winnipeg". Cette répétition générale promet-elle une représentation complète à une date un peu plus éloignée? La répétition de Winnipeg a coûté environ 2 millions de dollars en salaires dans l'ouest du Canada et elle a fait voir que le drame avait été mal composé et qu'il était loin de rencontrer la faveur du public et celle de la plupart des acteurs.
>
> Les patrons ne doivent pas se méprendre au point de considérer l'éventualité de la grève générale de sympathie comme étant une défaite infligée au travail organisé. Au contraire, le travail sortira du conflit plus fort de la sagesse que l'expérience lui aura procurée. Beaucoup de fortes organisations ouvrières ont, grâce à leurs décisions et à leurs actes, contribué dans une large mesure au résultat, dans la croyance que la grève de sympathie générale est erronée et démoralisante. Les patrons devraient s'appliquer plutôt à ce qu'avec toute la justice raisonnable et avec libéralité, à cette période, à l'endroit de leurs ouvriers et appuyer les demandes des unions ouvrières de bonne foi, pour obtenir un salaire raisonnable pour tous ceux qui sont prêts à aider.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'opinion d'un homme qui est l'ami de l'ouvrier; il n'y en a pas de plus grand au pays.

Je ne peux pas arriver à croire qu'il puisse y avoir chez nos gens une sérieuse divergence d'opinions quant à l'attitude prise par le ministre du Travail, relativement à la grève de Winnipeg. Au début, les demandes des grévistes pouvaient avoir un certain mérite, ainsi que l'a dit le ministre de l'Intérieur. Mais la question changea bien vite, et il s'est agi alors de savoir si l'autorité constituée devait être maintenue ou si un certain groupe de citoyens devaient l'usurper. Voici ce qu'il s'agit de décider. Il serait vraiment malheureux pour notre pays d'affirmer le principe énoncé par les grévistes, et je suis surpris que l'attitude de ces derniers ait fait le sujet de tant de compliments ici aussi bien qu'ailleurs.

Monsieur l'Orateur, on a parlé d'un malaise qui règne dans tout le monde. Ce qui nous intéresse c'est de savoir, d'abord, qu'elle en est la cause, et, deuxièmement, ce que l'on peut faire pour le faire disparaître. Peut-on prescrire un remède? Il n'y a pas de doute qu'il y a aujourd'hui au Canada, un malaise politique, social et industriel. Mais il en est de même dans tous les pays du monde, et l'histoire nous apprend que c'est une des caractéristiques de toutes les guerres. Je suppose que tous les gens intelligents qui réfléchissent un peu, s'attendaient à voir surgir cette agitation.

Il n'est pas surprenant, monsieur l'Orateur, qu'une telle situation existe chez nous, mais il n'y a pas une personne tant soit peu perspicace qui pouvait s'attendre à ce que le Canada, après avoir participé à une des plus grandes guerres de l'histoire pendant quatre ans et demi, puisse retrouver ensuite des conditions politiques, industrielles et sociales normales. Ce malaise continuera et il est bon qu'on le sache. Il serait ridicule de penser que nous nous serons complètement débarrassés de malaises industriels. Les autres nations n'entretiennent pas cet espoir.

D'abord, la guerre n'est pas finie, et quoique l'univers demande la paix à grands cris, il ne peut pas l'avoir avant la signature du traité, avant que les armées soient démobilisées et que les méthodes économiques qui étaient employées avant la guerre ne soient rétablies. En réalité, la lutte continue en Russie et en Hongrie. Je m'imagine que la guerre qui se poursuit en ce moment en Russie aurait été considérée, avant 1914, comme un des plus grands conflits de l'histoire. Mais même si la guerre était terminée nous ne pourrions pas immédiatement comprendre les effets de cette terrible catastrophe. Pendant plusieurs années à venir, je crois, il y aura du chômage dans beaucoup des pays de l'univers, et dans beaucoup d'endroits on verra apparaître la famine, ce qui est bien pis. Je suppose, quoique je ne prétende pas être absolument certain du fait, que jusqu'ici la famine a probablement fait autant de victimes que la guerre même. Le spectacle le plus grave et le plus solennel qui se présente à l'univers en ce moment, c'est la crainte de la famine, décimant par milliers et par millions les habitants des différents pays du monde. La perspective est si grave, que je ne peux pas m'empêcher de prendre au tragique les troubles industriels qui éclatent chez nous aussi bien qu'à l'étranger.

Au Canada, nos problèmes se manifestent généralement sous la forme de chômage et de malaise dans l'industrie. Est-ce surprenant? Ne devait-on pas s'y attendre? Je demande à mes collègues s'il serait juste de penser qu'un gouvernement quelconque ou qu'une société organisée puisse remédier complètement à cet état de chômage et de malaise industriel? La guerre a créé d'importantes industries, celles qui existaient déjà se sont développées. Les nations belligérentes se faisaient concurrence pour la livraison immédiate du matériel de guerre, si bien que l'on payait des prix qu'on aurait considérés absurdes en temps de paix. Ceci a eu pour effet d'augmenter les prix des produits et les salaires des ouvriers, puis les marchands de gros et de détail, voulant eux aussi retirer un profit, augmentèrent les prix de leurs marchandises. L'emploi cherchait l'homme au lieu que ce fût l'homme qui cherchât l'emploi. Puis, le retour subit à l'état de paix nécessita la dissolution de toutes ces industries qui avaient été établies pendant la guerre, de sorte que l'on manqua de travail. Alors c'étaient les hommes qui cherchaient les emplois et non pas les emplois qui attendaient les hommes. On ne pouvait pas éviter cela au Canada pas plus qu'on ne pouvait l'éviter ailleurs. En effet les mêmes conditions existent dans tous les pays de l'univers aujourd'hui, et les Canadiens devraient être fiers à l'heure actuelle de voir que notre situation n'est pas du tout comparable avec celle de la Grande-Bretagne et de tous les pays d'Europe, je dirai même avec celle des Etats-Unis.

Il n'y a pas de méthode Whitley qui puisse régler complètement et définitivement la situation. Les conditions d'échange commerciale sont intimement liées aux problèmes industriels.

Le commerce n'est que l'échange de marchandises, et empêcher ou atténuer les occasions de faire cet échange, par des moyens quelconques, c'est entraver le commerce et cela aboutit au malaise industriel et au chômage. Personne ne saurait raisonnablement compter sur une reprise immédiate des conditions commerciales d'avant-guerre. D'abord, je le répète, la paix n'est pas encore signée; les armées ne sont pas encore entièrement démobilisées; le capital est timide et les routes commerciales ont été désorganisées. Il s'écoulera peut-être bien des mois avant qu'une grande partie du monde ait pu reprendre ses opérations commerciales. Jusqu'à la reprise du commerce international, il y aura des problèmes industriels à résoudre. Nous pourrons atténuer les difficultés en accordant des crédits aux pays qui désirent devenir acheteurs de nos produits, mais sont dans l'impuissance d'acheter, si nous ne leur ouvrons pas de crédit. C'est ce que nous avons fait dans une certaine mesure. On a critiqué cette ouverture de crédits, mais ne l'eussions-nous pas fait, les conditions au pays auraient été bien plus défavorables qu'elles ne le sont en ce moment.

Si je signale ici ces conditions, c'est afin de bien mettre en lumière le fait que patrons et ouvriers doivent en tenir compte. On doit en convenir, nous sommes en présence de conditions que nous n'avons pas

créées et qui sont inévitables; conditions et problèmes difficiles à solutionner, et qui peuvent faire un mal infini à ce pays et à ses citoyens. L'inévitable conclusion, c'est que le devoir qui incombe à tout le monde, patrons, employés et citoyens, c'est de coopérer à la solution de ce problème inouï dans notre histoire et qui malheureusement se dresse devant presque chaque nation. Si nous nous inspirons de l'esprit de patriotisme et de coopération dont notre peuple a fait preuve durant les quatre années et demie de guerre, nous surmonterons en définitive toutes ces difficultés d'ordre domestique, industriel et politique qui se dressent aujourd'hui devant nous.

Cette guerre implique la renaissance sociale de ce pays et sans doute de tous les pays. Des représentants de toutes les classes de la société ont combattu, versé leur sang et sont morts dans les mêmes tranchées pour une cause commune. Cet esprit démocratique et cette camaraderie des tranchées ne disparaîtront pas de sitôt de la terre; on en convient en ce pays et ailleurs. La situation des classes ouvrières d'avant-guerre, surtout en quelques pays, était loin de faire honneur à notre civilisation. Cela est moins vrai du Canada que de la Grande-Bretagne et d'autres pays d'Europe. Pour tous les esprits avertis, l'impression qui se dégage de la guerre c'est que l'amélioration des conditions du travail et de la situation des travailleurs doit s'imposer à bref délai aux sympathiques préoccupations de tous les pays, et non seulement les gouvernements, mais les députés au Parlement et les citoyens ont le devoir d'en tenir compte et d'orienter leurs efforts vers la réalisation de ce but.

Cet après-midi, le député de Kamouraska (M. Lapointe) a fait plusieurs assertions qui, somme toute, ne sont guère que de simples hypothèses et en réalité, inexactes. Ainsi, à en juger par ses observations, il y aurait quelque part tendance à refuser au travail le droit de s'organiser. Voilà une assertion bien vicieuse, parce que inexacte et sans fondement. Il n'est pas au pays d'esprits tant soit peu avisés qui songent à refuser au travail le droit d'organisation. Chez un capitaine d'industrie contester à ses employés le droit de s'organiser serait insensé. Il devrait le leur concéder de tout cœur et en l'affirmant je crois être l'interprète de la pensée et des vœux de tous les membres du cabinet.

Le Gouvernement ne s'avise nullement de révoquer en doute la légitimité de la prétention de ceux qui demandent la réforme de la journée de travail. Personnellement, je verrais d'un bon œil l'adoption de la journée de huit heures de travail au pays, et je professe d'ancienne date cette opinion. En réalité, cette journée de huit heures, domine dans une large mesure au Canada aujourd'hui. On est en train de l'adopter graduellement et j'espère qu'elle se généralisera au pays, même sans l'intervention législative. A en juger d'après les affirmations du député de Kamouraska, il existerait tant chez le Gouvernement qu'au sein du Parlement une tendance à s'opposer à l'adoption de la journée de huit heures et il prétend en outre qu'il existerait chez les empoyés et le Gouvernement une tendance à s'opposer à la pratique des contrats collectifs. Sur ces deux points il fait erreur. Dans mon comté cette coutume existe d'ancienne date. Cette pratique des marchés collectifs comporte plusieurs interprétations en diverses localités; on y attache tantôt une signification, tantôt un sens différent. Mais voilà nombre d'années que cette coutume existe au pays. Mes souvenirs à cet égard remontent aux jours de ma jeunesse. Tous les jours il est question de contrats collectifs.

Nous l'avons sous quatre formes différentes: Premièrement, nous l'avons sous la forme d'une entente entre un patron et un comité représentant ses ouvriers qu'ils soient unionistes ou non unionistes. Cette forme d'entente existe depuis nombre d'années au Canada. Deuxièmement, nous avons l'entente conclue entre un patron et une union ouvrière agissant au nom des membres de cette union qui sont à son emploi. L'honorable député de Lethbridge (M. Buchanan) a exprimé, cet après-midi, son approbation de cette forme de contrat collectif. Troisièmement, nous avons l'entente conclu entre un patron et une union comprenant les ouvriers des différents métiers qui sont à son emploi; nous avons cela au Canada aujourd'hui. Puis, dernièrement on a insisté sur la nouvelle définition du contrat collectif qui serait une forme d'entente entre un patron et la fédération d'unions de métiers comme ceux de la construction ou des métaux. Même avant la grève de Winnipeg, nous avons eu une entente de ce genre conclue à Toronto pour les métiers du bâtiment, sur le principe du plan Whitley. Cette entente n'a pas réussi à éviter une grève mais du moins, il y a eu un cas d'entente collective en conformité avec la recommandation faite par le Whitley Joint Industrial Council.

L'honorable député de Kamouraska a parlé comme si le plan dénommé Whitley était exactement la méthode de contrat collectif qu'on a mentionnée à Winnipeg. Je dis que ce n'est pas la même chose. Le plan Whitley comporte le contrat collectif, mais il se rapproche d'avantage du contrat collectif auquel nous sommes habitués depuis nombre d'années au Canada. Je voudrais donner lecture de deux ou trois extraits du rapport du comité Whitley adressé au premier ministre de Grande-Bretagne. Je remarque ce paragraphe dans le rapport final:

Notre premier et notre second rapport réunis constituent un plan destiné à embrasser toutes les industries principales du pays et à former pour chacune d'elles un corps de représentants conjoints, capable de régler les questions qui affectant le bien-être de l'industrie à laquelle sont intéressés les patrons et les ouvriers et de s'occuper de l'amélioration progressive de l'industrie comme étant une partie intégrante de la prospérité nationale.

Le 31 décembre 1918, conformément aux recommandations du comité Whitley, on a établi plusieurs conseils industriels conjoints, dans les métiers suivants, par exemple:

Fabricants de bobines et de navettes; boulangerie et pâtisserie; bâtiment; argile à porcelaine; ameublement; orfèvrerie en or et argent, horlogerie et métiers dérivés; produits chimiques condensés; bonneterie; fabrication d'articles en cuir; manufacture d'allumettes, lits métalliques; peinture, couleurs et vernis; poterie; manufacture de caoutchouc; scierie; soieries; fabricants de voitures; tissus de laine, lainages et laine filée.

Pour tous ces métiers divers, on a établi des conseils industriels conjoints. Le dessein bien arrêté du plan Whitley, autant que je peux le comprendre est d'établir un conseil industriel conjoint dans lequel sont représentés, d'une part les patrons et de l'autre les ouvriers d'une industrie particulière et, peut-être, ceux d'une industrie alliée. Il est très possible que ce plan ait pu donner de bons résultats en Angleterre et dans quelques autres pays. J'espère qu'il réussira partout où il sera essayé. Naturellement, on peut mieux l'expérimenter en Angleterre par suite de la dimension du pays et de la facilité avec laquelle il est facile d'y organiser des conseils de districts. En Angleterre, quelques-uns des métiers importants peuvent être organisés en un seul conseil industriel comprenant tout le pays.

Je ne pense pas que je doive parler de la grève de Winnipeg ou des circonstances qui l'ont amenée parce que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), qui s'est occupé personnellement de toute la question, nous l'a exposée complètement et très habilement.

Je voudrais dire quelques mots d'une des causes à laquelle on attribue le prix élevé des produits alimentaires qui est lui-même donné comme une des causes premières de l'agitation industrielle du pays. Les prix élevés qui existent dans le monde entier ne peuvent pas fournir une réponse complète pour expliquer les conditions existantes aujourd'hui au Canada et qui ont été l'objet de critiques au cours de ce débat. Dans presque tous les autres pays du monde, les prix sont aussi élevés qu'au Canada. Approximativement, vous constaterez après investigation, que les prix sont exactement ou presque de 100 p. 100 plus élevés en 1919 qu'en 1914 dans à peu près tous les pays du monde. Nos prix sont plus bas en moyenne qu'aux Etats-Unis ou en Angleterre, et ils sont énormément inférieurs à ceux d'un grand nombre de pays d'Europe. Or, quelle en est la cause? La simple critique des faits n'aide pas à la solution du problème et s'il ne peut être résolu que par des méthodes lentes, il est préférable que nous nous en rendions compte et que nous exprimions franchement que c'est notre opinion sur le sujet: parce que si les prix élevés qui existent sont entièrement attribuables aux gouvernement, alors nous déguisons la véritable question. Un honorable député a déclaré—et il n'est pas nécessaire que j'insiste sur ce point—que les raisons principales des prix élevés qui existent aujourd'hui dans le monde sont, premièrement, une extension du papier-monnaie et, secondement, un manque d'approvisionnement des produits de première nécessité.

Voilà, suivant moi, les deux principales causes actuelles de la cherté de la vie. Les mêmes causes ont contribué à faire hausser les prix à la suite de toutes les guerres qui se sont produites et les économistes ont toujours été d'accord pour les représenter comme les principaux éléments du problème. Or, si c'est là l'exacte vérité, il n'y a que deux manières de faire face à la situation: Premièrement, il faut accroître la production et en second lieu, ramener notre monnaie à sa valeur normale; or cette dernière réforme ne peut être accomplie que par la diminution de notre dette de guerre aussi rapidement que le pays le jugera à propos. Si ce sont là les causes premières de la présente situation, je veux cependant qu'il soit bien compris que je ne vais pas jusqu'à prétendre que nous ne sommes pas capables de découvrir un palliatif quelconque, un moyen de diminuer peut-être les prix excessifs qui prévalent actuellement. En tout cas, le devoir incombe au Gou-

vernement et à tous ceux qui occupent des fonctions responsables d'explorer constamment et aussi loin qu'ils le peuvent toutes les avenues pouvant offrir une solution, peu importe qu'elle ne soit que partielle, au problème de l'heure.

Quelqu'un a proposé que le Gouvernement fixe les prix des objets de première nécessité. Je suis disposé à accepter l'injonction que l'honorable député de Kingston (M. Nickle) a adressée au Gouvernement à ce sujet. On pourrait, et peut-être devrait-on faire l'essai de cette mesure. En réalité, ce système de fixer les prix a été essayé dans d'autres pays au cours de la dernière guerre, mais il a été loin de donner entière satisfaction. Le Gouvernement canadien n'a pas mis ce système en vigueur, sauf en ce qui a trait au blé et au papier à journal.

Pour ce qui est des aliments et de nombre d'autres objets nécessaires à la vie, la commission des vivres a essayé de conserver la haute main sur les profits que réalisent le marchand de gros et le détaillant, et je suis porté à croire que ce système a produit d'excellents résultats. Pour moi, je n'hésite pas à l'affirmer, cette méthode est bien supérieure au plan de fixer directement les prix. Le projet de fixer les prix des articles de première nécessité au Canada donnerait lieu à de nombreuses difficultés. Le système a été essayé avec quelque succès en Angleterre, mais la situation dans les Iles Britanniques est bien différente de la nôtre. En premier lieu, la Grande-Bretagne est un pays importateur; sa production de denrées alimentaires est absolument négligeable. Toutes les industries et toutes les fabriques se consacrèrent à la fabrication du matériel de guerre, de sorte que le gouvernement britannique se vit dans l'obligation d'importer, pour ainsi dire, tous les produits nécessaires à l'alimentation de la population. De plus, le gouvernement anglais fut forcé d'acheter et d'importer toutes ces denrées pour le compte de la population, de sorte qu'il lui était très facile de réglementer les prix de toutes choses. En maintes circonstances, le gouvernement britannique a assumé une partie des pertes subies. Ces pertes se sont produites surtout relativement à l'achat de la farine et du lard fumé et d'une couple d'autres articles de première nécessité. Relativement à la farine, le gouvernement anglais assumait pour sa part environ $5 par baril; mais je ne suis pas au fait des arrangements pris au sujet des autres produits alimentaires. Il fut de même plus facile aux gouvernements de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qu'il ne le serait pour le gouvernement canadien de fixer les prix de articles de première nécessité. Le manque de navires rendit les exportations, pour ainsi dire, impossibles dès le début de la guerre, de sorte que dans l'intérêt même des producteurs, le gouvernement de ces pays a sagement agi en s'assurant la haute main sur les produits qui ne pouvaient être exportés. Au Canada, toutefois, la mise en vigueur d'une pareille mesure soulèverait de nombreuses difficultés. Quelqu'un a suggéré, cet après-midi, de prohiber ou de limiter nos exportations; je suis d'avis que l'expérience n'aurait guère de succès au pays, à moins de la tenter sur une très petite échelle. Le Canada est tenu d'exporter des produits alimentaires surtout et des matières brutes; sans cela nous serions dans l'impossibilité de maintenir notre trafic avec les autres pays.

De plus, je prétends que dans un pays de l'étendue du Canada, il serait impossible, dans la plupart des cas, j'oserais dire, de fixer un prix qui conviendrait à toutes les parties du pays. Outre cela, du moment que les prix sont fixés, il faut les modifier une, deux ou quatre fois par mois, et peut-être même tous les jours, ce qui serait de nature à soulever constamment la colère du consommateur aussi bien que du producteur. En somme, je suggère donc respectueusement que c'est la méthode la plus difficile que le Gouvernement pourrait adopter pour faire baisser les prix. Pendant toute la durée de la guerre, je l'ai déclaré tout à l'heure, la commission des vivres a essayé de rogner les profits du marchand de gros aussi bien que du détaillant. La commission du coût de l'existence, qui était une division du département du Travail, a agi de concert avec la commission des vivres et d'autres associations, pendant toute la durée de la guerre, en vue de recueillir des renseignements quant aux frais de production et au prix de vente, de sorte qu'elle fut en mesure de faire beaucoup de publicité autour de ces questions, publicité qui fut fort utile au public.

Relativement aux prix excessifs qui prévalent au Canada actuellement—c'est regrettable, je l'admets et ils imposent de grandes privations à notre population—nous devons nous rendre compte, toutefois, que notre situation n'est pas pire que celle des autres pays. Cette constatation, c'est vrai, ne constitue pas une grosse fiche de consolation pour ceux qui ploient sous le fardeau de ces prix excessifs, mais elle

n'en est pas moins l'indice que la situation actuelle est l'effet de causes agissant dans le monde entier. Cette situation anormale est l'une des conséquences de la guerre ; elle est due à l'augmentation du numéraire et à la diminution de la production; nous ne pouvons la faire disparaître que peu à peu et en continuant les efforts que nous avons soutenus pendant toute la durée de la guerre, efforts qui se traduisent par le dicton si populaire et si courageusement accepté par notre peuple: Encore plus de production et plus d'économie.

C'est par ce moyen-là seulement que nous pouvons échapper tout à fait aux conditions que les prix ont créées et qui sans doute expliquent plus ou moins ces prix surfaits.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, la question soulevée cet après-midi par le représentant de Winnipeg-Nord (M. Blake) a une importance extrême. Elle a été longuement débattue de part et d'autre et personne, que je sache, n'a tenté d'en faire une question de parti. Le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie (M. Maclean), qui parle ce soir au nom du ministre du Travail, a fait, comme d'habitude, un discours très suivi et fort plausible, mais on ne peut dire qu'il ait donné rien de précis, rien de positif, rien qui tende à alléger la présente situation, lorsque pourtant, quiconque porte intérêt au peuple et aux institutions du Canada désire ardemment une solution des difficultés actuelles. On se serait attendu de la part d'un représentant du ministre du Travail à quelque chose d'affirmatif sur cette très importante question. Après avoir entendu le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen), qui, revenu du théâtre de la grève, ne nous rapporte absolument rien qui tende à remédier à la situation; après avoir entendu le représentant du ministre du Travail qui, dans un long discours où il traite la question à tous ses points de vue, ne trouve pas à y glisser un mot nous engageant à espérer que le cabinet se prépare à résoudre le différend; après avoir entendu ces deux membres de l'administration et d'autres représentants du cabinet, hommes d'importance et de mérite auprès du Gouvernement et du pays, nous avons bien, nous les membres de la gauche, lorsque ces hommes n'ont rien dit qui réponde au fond de la motion, le droit de supposer que le Gouvernement n'a rien à nous offrir. Si j'exerçais d'autres fonctions que celles d'un simple député, je les emploierais dans la circonstance à aider le Gouvernement, s'il nous indiquait quelque chose, ou s'il avait quelque chose à nous indiquer comme remède à la situation qui nous menace. Quand même il y aurait un avantage politique à tirer de la situation, je ne voudrais pas mettre à profit une pareille circonstance, et personne d'ailleurs n'a songé à le faire parmi ceux des nôtres qui jusqu'à présent, ont pris la parole sur cette question. De même que ceux qui ont parlé à titre de représentants du cabinet, j'avoue que l'on doit maintenir le Gouvernement de ce pays et assurer le respect des lois de l'ordre et de l'administration. Je reconnais que le Gouvernement tel que constitué aujourd'hui représente la voix du peuple et que, tant qu'il est le Gouvernement, tant qu'il occupe le pouvoir, mon devoir à moi comme à tous les membres de cette Chambre est de respecter sa position et de lui prêter assistance dans une affaire aussi critique.

Mais la question est de savoir si dans la présente occurrence comme dans toutes celles qui se sont présentées depuis qu'il est au pouvoir, il s'est rendu justice à lui-même, s'il a gardé pour lui ce pouvoir qu'il aurait dû retenir, ou s'il n'a pas plutôt courtisé les puissances extérieures, puissances sur lesquelles on suppose que le Gouvernement s'appuie dans une large mesure? A-t-on papillonné autour de ces corps au point d'avoir perdu la confiance de corps plus nombreux? Que cette supposition soit fondée ou ne le soit pas, il existe dans ce pays des groupes importants d'individus, lesquels représentent le commun du peuple, si je peux m'exprimer ainsi, et croient —ce qui est aussi mal que si la chose était absolument vraie—que ce Gouvernement n'a plus de volontés propres, mais est mené par certaines factions, ligues ou influences qui lui font faire exactement ce qu'elles veulent. Voilà, monsieur l'Orateur, ce qui, dans une large mesure, a causé le malaise en question. On croit que le Gouvernement a vendu son droit de naissance pour le plat de lentilles qu'il a reçu de ces particuliers. Que cela soit vrai ou faux, c'est aussi mal que s'il était vrai de dire que c'est vrai. C'est le vieux dicton, peu classique sans doute, d'après lequel autant vaut pendre son chien que de lui donner un mauvais nom. Si vous donnez un mauvais nom à un gouvernement, qu'il le mérite ou ne le mérite pas, son utilité est disparue dans une grande mesure. D'après les nouvelles qui nous arrivent de Winnipeg, de Calgary et d'autres villes de l'Ouest où des grèves ont lieu, comme aus-

si d'après les opinions d'hommes qui sont à la tête de ces malheureux mouvements il semble que le Gouvernement ait perdu l'influence qu'il devrait avoir sur le pays.

Rien n'est mieux compris que les responsabilités du Gouvernement en ce qui concerne l'acquittement de sa part d'obligations contractées. Nous faisons grand état de l'inviolabilité des contrats et, personne ne saurait avoir plus d'égard que moi-même pour les responsabilités de ceux qui sont partis à des contrats. Le Gouvernement a passé un contrat. Le peuple s'est engagé à appuyer un certain parti au pouvoir, à prêter son appui à une certaine administration, et si l'on veut aller jusque là, à appuyer le roi. Il promet allégeance et fidélité au roi, à la condition expresse que de son côté le Gouvernement lui assurera la protection et le service public. Décrétez de bonnes lois et veillez à leur observance. Il arrive que des rois et des gouvernements perdent les droits qu'ils détiennent en vertu d'une convention, en ne s'acquittant pas de leurs devoirs et en ne tenant pas les engagements consentis par contrat. On prétend aujourd'hui que le Gouvernement n'est pas aussi soucieux de ses responsabilités envers le peuple qu'il devrait l'être.

Il est de mon devoir de dire que le torysme existe de nos jours, tout comme il y a mille ans. Les hommes passent, mais les principes demeurent toujours. Les principes du torysme ont été transmis d'une génération à l'autre. Les hommes francs, honnêtes, qui, ce soir, occupent les banquettes de la droite, ne sont pas responsables de l'héritage qui leur a été légué par les torys de jadis; ils continuent simplement l'application d'un principe avec l'origine duquel ils n'ont rien de commun. Ils ne constituent qu'un rouage du mécanisme qui porte les principes du parti dont ils sont les tenants.

Qui peut voir dans le torysme, depuis Adam jusqu'à notre époque, autre chose que de l'hostilité envers le travail, de l'hostilité vis-à-vis du pauvre, de l'hostilité envers la démocratie. On ne saurait s'attendre qu'ils renoncent à leurs intérêts ou qu'ils changent de nature. C'est toujours l'histoire ancienne. Nous avons eu dix-huit ans de régime conservateur au pays, et je demande au tory le plus sincère et le plus orthodoxe qui siège en cette Chambre de me dire ce que le torysme a fait, au cours de ces dix-huit longues années, pour le travail, pour les classes ouvrières. On créa une commission en ces temps-là. Il y a quelque douze ans, avant que le parti tory n'abandonnât les rênes du gouvernement en 1896, on nomma une commission dont le docteur MacLeod—j'oublie d'où il venait—était le président. Lorsqu'il entra dans cette commission, c'était un jeune homme plein d'activité, mais, avant qu'aucun rapport n'eût été soumis, il mourut de vieillesse, et rien ne fut accompli. Le parti libéral, à son avènement au pouvoir ne trouva que les cendres de cette commission, sans aucun résultat pratique. C'est là tout ce que, pendant ces dix-huit ans, le parti conservateur a fait ou qu'on puisse lui attribuer pour la classe ouvrière du pays. De telles vérités peuvent déplaire; elles peuvent paraître dures à entendre, mais il en est ainsi; ces mêmes principes ont été transmis à ce Gouvernement. Encore qu'il ait rétrogradé sur d'autres questions, et fait preuve d'inconséquence à d'autres égards, il est resté fidèle à la règle établie en suivant la doctrine du torysme dans ses rapports avec la classe ouvrière, et il était bien décidé de ne rien faire, tant que ne surviendraient pas des conditions comme celles qui règnent aujourd'hui. Je ne m'étonne aucunement, monsieur l'Orateur, de constater que le même état de choses qui existait depuis cinquante, soixante ou cent ans, existe encore aujourd'hui, en ce qui concerne la manière dont ce parti traite les questions de ce genre.

On a dit que le peuple ouvrier aurait dû attendre, que l'on devait faire quelque chose. Je ferai observer que, relativement à ce que j'ai dit, on a suivi le même principe, la même règle, la même tactique, que ce Gouvernement a toujours suivi à la lettre depuis son avènement. En 1917, avec le concours d'autres, j'ai adjuré le ministre du Travail, un jour, de tenter quelque effort pour remédier à la situation. Après quelques difficultés, et à la suite de discours sarcastiques à notre adresse, on institua la prétendue commission O'Connor. M. O'Connor fit un rapport qui aurait pu avoir son utilité, si l'on avait suivi les avis qu'il contenait et aurait, peut-être, ramené la confiance dans les groupes ouvriers. Que s'est-il passé? Ceux que l'on dit être les maîtres du Gouvernement se sont levés en masse et se sont écriés: "Le rapport O'Connor est entièrement faux." M. Henderson fut ensuite constitué en tribunal d'appel pour s'occuper de M. O'Connor. Un an ou plus s'écoula avant qu'on eût des nouvelles de M. Henderson et lorsque nous en entendîmes parler, il n'y avait rien de fait. Le temps a marché, et même aujourd'hui nous constatons que le Gouvernement n'est pas plus avancé et on ne voit même pas poindre une faible lueur d'espoir. Nous avons entendu parler à maintes reprises "de la lumière qui brille à la fenêtre" et on s'en est fort

amusé, mais il semblait que le Gouvernement n'a pas même aperçu la "lumière à la fenêtre", ni dans le cas du rapport O'Connor, ni dans celui du rapport Henderson, et ce parce que, ma foi on a dit: O'Connor était un simple avocat ainsi que Henderson.

Il nous faut maintenant un juge de la cour suprême pour ouvrir nos crânes étroits, et y introduire quelques connaissances, de la lumière et de l'esprit d'initiative. Une commission dont fait partie un juge de la cour suprême voyage actuellement de l'Atlantique au Pacifique pour obtenir des renseignements qui serviront au Gouvernement. Tout récemment, le Gouvernement constatait que cela ne suffisait pas encore, et l'honorable premier ministre intérimaire crut avoir enfin trouvé un remède, la panacée contre tous les maux, en instituant un comité formé des députés de cette Chambre. Voici donc un autre comité chargé d'obtenir des renseignements. Nous avions le rapport de M. O'Connor et le rapport de Henderson; nous aurons en outre le rapport du juge Mather, et l'on nous promet un rapport du comité. Pendant tout ce temps, rien ne se fait. Quand le pain est si cher que les pauvres gens ne peuvent s'en procurer suffisamment pour nourrir leurs enfants, quand la farine a cessé d'être à la portée de leur bourse de même que les autres denrées alimentaires, est-il étonnant que ces gens abandonnent tout espoir de voir intervenir le Gouvernement et leurs propres intérêts en main? Et c'est pourquoi le Gouvernement est impuissant maintenant à faire valoir ses droits. Comme je l'expliquais tantôt, le devoir du Gouvernement est de s'inquiéter du bien-être des pauvres et de surveiller leurs intérêts, tout comme de servir le peuple en général. S'il manque à son devoir, l'homme est justifié dans une certaine mesure de prendre la défense de ses propres intérêts et de faire ce qu'il peut, bien que la rébellion, la violence et la violation des lois ne soient jamais justifiables. Telle est en somme, monsieur l'Orateur, la situation qui nous confronte aujourd'hui, non seulement à Winnipeg, mais dans toutes les autres parties du pays. Désespérant d'obtenir une intervention immédiate du Gouvernement, le peuple a entrepris de faire tout ce qu'il peut pour améliorer forcément les conditions de son existence.

On nous répond qu'il est impossible de réduire les prix. C'est la vieille doctrine du gouvernement tory d'il y a vingt-trois ans. Sans compter que le Gouvernement a déjà entrepris d'opérer une réduction des prix. Il ne s'agissait pas des vivres, mais le principe est le même. Il a coupé, en effet, les prix du papier à journaux, et il a cherché à diminuer le prix du charbon et d'autres effets de commerce. Malgré tout cela, il n'a rien fait pour aider le pauvre à obtenir ce qu'il lui faut pour les besoins de sa famille quand, sa journée finie il se rend avec son salaire chez l'épicier. Le Gouvernement n'a absolument rien fait en ce sens, et c'est pourquoi nous avons le malaise qui existe aujourd'hui.

Il s'agit donc, monsieur l'Orateur, de savoir ce que nous allons faire. Peut-on suggérer un moyen d'améliorer la situation présente? Peu après le retour du premier ministre, j'ai pris sur moi de lui suggérer d'inviter les têtes dirigeantes du capital et du travail à venir à Ottawa discuter la situation avec les membres du cabinet, et j'ai soutenu qu'une pareille entrevue pourrait produire d'excellents résultats. Rien n'a été fait, et je suppose qu'il ne sert de rien d'en parler maintenant. Cependant, je persiste à croire qu'il n'est pas trop tard, et que le cabinet et le premier ministre auraient le mérite de paraître vouloir agir s'ils conviaient les directeurs d'entreprises industrielles et les chefs ouvriers à une discussion intime des difficultés actuelles. Je suis convaincu depuis longtemps, et je crois avoir exprimé cet avis plusieurs fois en Chambre, que nous devrions instituer un tribunal, non pas une commission, mais un tribunal de premier ordre pour s'occuper de solutionner des problèmes comme celui qui se présente aujourd'hui. On a prétendu que de semblables tribunaux n'avaient pas répondu à l'espoir mis en eux; mais, il est inutile de le nier, il nous faut une organisation définie, puissante et capable, pour résoudre de tels problèmes. Selon moi, monsieur l'Orateur, maintenant que la guerre est pratiquement terminée, il n'est pas de tâche qui s'impose aux représentants du peuple canadien d'une façon plus pressante que l'importante question des relations entre le capital et le travail.

Si nous possédions un tribunal d'une importance, égale à celle de la cour suprême du Canada, et je dirais ayant encore plus d'importance, pour s'employer exclusivment au règlement des conflits ouvriers et pour rendre un jugement final en l'espèce, j'estime que nous aurions là l'unique moyen de régler définitivement de tels conflits. Avant qu'il se soit écoulé bien des années des hommes de bon jugement s'étonneront que nous ayons si longtemps

laissé les ouvriers sans autre arme de défense que la grève. Car, dites-moi à quel autre remède il leur soit actuellement possible d'avoir recours?

M. TWEEDIE: Comment feriez-vous observer les décisions d'un tel tribunal?

M. McKENZIE: Je ferais comme s'il s'agissait d'une décision rendue par n'importe quel autre tribunal. Si je poursuivais une compagnie, je le ferais condamner par le tribunal à faire telle ou telle chose, et si elle ne se conformait pas à cet ordre ou à ce jugement, elle subirait les conséquences de sa désobéissance.

M. TWEEDIE: Supposons que le tribunal ait ordonné à mille hommes de reprendre leur travail à telle heure, et que les ouvriers refusent de se conformer à cet ordre; que feriez-vous?

M. McKENZIE: Le tribunal devrait prononcer une peine contre quiconque refuserait d'obéir, tout comme il est prononcé des peines aujourd'hui contre ceux qui ne se conforment pas aux décisions des tribunaux.

M. TWEEDIE: A votre avis, qu'est-ce que le tribunal devrait décréter pour améliorer la situation? Car enfin c'est là toute la question. Si les ouvriers refusent de retourner à l'ouvrage, comment les contraindrez-vous à y retourner, ou quelle peine leur infligerez-vous pour n'avoir pas repris leur travail?

M. McKENZIE: Nous n'en sommes pas encore tout à fait rendus là. (Rires à droite.) Riez tant qu'il vous plaira. De nos jours, voit-on un particulier en venir aux mains avec son voisin auquel il conteste la possession d'un pied de terrain? Si on m'avait posé une question semblable avant l'institution de nos tribunaux, aurais-je conseillé aux intéressés d'aller vider leur différend devant un tribunal plutôt que se battre jusqu'à épuisement de force? Que fait-on à celui qui laisse debout la clôture que la cour suprême lui a ordonné de démolir? On le sait. Le particulier fera disparaître sa clôture, sinon le tribunal la fera démolir à ses frais. Le prisonnier condamné en vertu du code criminel à faire certaines choses est tenu de les accomplir sous peine de subir certaines conséquences. Qui donc est capable de supposer que je divague en affirmant qu'il faut trouver mieux que la grève pour amener le règlement des différends en matière industrielle?

M. TWEEDIE: Conseillez-vous. . .

[M. McKenzie.]

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler à l'honorable député qu'il doit s'adresser à l'Orateur.

M. TWEEDIE: Je demande à l'honorable député s'il est d'avis que l'on dépouille les ouvriers canadiens du droit de se mettre en grève.

M. McKENZIE: Voici ce que j'ai à répondre à mon honorable ami—et je fais cette déclaration à la face du Gouvernement, à la face du pays tout entier—: le jour où l'on aura constitué un tribunal compétent dont les neuf membres, représentant chacune des provinces, auront été choisis parmi les plus dignes d'entre nos concitoyens; un tribunal où chacun aura, j'en suis sûr, l'avantage de faire l'exposé complet de ses revendications; un tribunal rendant des décisions dictées par la justice; ce jour-là, je le déclare, on pourra abolir le droit de grève. Puisque mon honorable ami tient à connaître mon avis, eh bien! le voilà. Et mon attitude témoigne de l'intérêt que je porte aux classes ouvrières. L'honorable député et la Chambre peuvent m'en croire, un tel tribunal ne compterait pas cinq années d'existence que les gens trouveraient déjà bien malheureux qu'on ne l'ait créé beaucoup plus tôt.

Ce tribunal, je considère qu'on a toute raison de l'établir, sachant qu'il constituerait le moyen le plus sûr d'apaiser les différends entre patrons et employés. Voilà ce que j'ai à suggérer pour améliorer la situation, et je crois que l'on pourrait, en moins de huit jours, faire voter la loi nécessaire par les deux chambres, et que dans dix jours le tribunal serait prêt à siéger à Winnipeg et à y faire ses investigations sur la grève. Nous montrerions ainsi aux capitalistes et aux travailleurs que nous sommes de bonne foi et résolus à leur donner l'avantage d'exposer leurs griefs en la manière qu'il convient. La procédure pourrait consister soit en un simple exposé des faits, soit en l'interrogatoire de témoins.

Il se peut que l'idée que je me fais sur ce sujet soit absolument fausse, mais c'est très loyalement que je fais part de cette opinion, fruit de longues années de réflexion. J'ai depuis bien longtemps la conviction qu'il n'est qu'une seule manière satisfaisante de terminer un différend: c'est de le régler une fois pour toutes. On pourrait réserver le droit d'appel, mais il faut établir en ce pays une institution qui se prononcera en dernier ressort sur les contestations en matière industrielle et les décidera à la satisfaction de tous les intéressés.

Certains pensent, peut-être, que le sentiment populaire ne s'accommoderait pas d'une telle institution. Mais quand on saura qu'un tribunal composé des juges les plus considérés s'est tout spécialement livré à l'instruction d'une affaire et a rendu sa décision, quand cette décision aura été publiée dans les journaux et que le fait aura été porté à la connaissance du public, l'opinion, j'en ai la certitude, se trouvera si bien formée que personne n'osera élever la voix contre les décisions d'un tel tribunal.

Mais s'il était si peu judicieux, alors, comme nous l'a appris ce soir le ministre intérimaire de la Justice, il serait blâmé par les esprits les plus avertis du pays, comme certains citoyens de Winnipeg, dit-il, se sont trouvés en contradiction avec une opinion publique fortement prononcée de cette ville avec des résultats connus de nous tous.

Je n'ai pas d'autre remède à suggérer. Je prétends, cependant, que le Gouvernement a bien trop temporisé en cette affaire. Si je ne me trompe, la grève de Winnipeg battait son plein, et le ministre du Travail et le ministre intérimaire de la Justice n'avaient pas encore quitté Ottawa. On a déjà fait observer qu'ils auraient dû se rendre beaucoup plus tôt sur le théâtre de la grève pour régler les difficultés à leur début.

J'ai pu n'avoir pas eu beaucoup à faire avec cette question. Cependant la politique du Gouvernement depuis trois ou quarte ans a tendu à créer des dissensions et des divisions dans le pays dans son propre intérêt; or, aujourd'hui il trouve qu'il existe plus de dissensions et de divisions, entre le capital et le travail, qu'il n'espérait. Il voulait arriver au pouvoir et y rester en divisant le pays; il ne craignait pas de lancer les citoyens les uns contre les autres, dans des querelles de race et de religion. Maintenant qu'il est au pouvoir, il constate qu'il a perdu le respect du peuple, respect qu'il aurait eu s'il avait obtenu le pouvoir par les moyens légaux et constitutionnels dont se sert d'habitude le peuple pour élire ou renverser les gouvernements. Je veux respecter le Gouvernement parce que tant qu'il sera au pouvoir, il est le représentant du peuple. En même temps, comme nous sommes tous démocrates, et que nous désirons sincèrement représenter des principes démocratiques à la Chambre, il n'est que juste de faire remarquer au peuple qu'il peut commettre de graves erreurs, et que c'est une grande faute qu'il a commise en croyant que le Gouvernement du jour pourrait être un Gouvernement démocratique.

Encore que le Gouvernement ne nous ait encore annoncé aucun projet de nature pratique, j'espère que le premier ministre lui-même ou un autre, nous dira avant la fin du débat, ainsi qu'aux citoyens de Winnipeg et à tous les Canadiens, que le ministère a quelque moyen d'améliorer la situation et que des difficultés de cette nature ne se répèteront pas à l'avenir avec la violence dont on a été témoin à Winnipeg et ailleurs. J'ai confiance qu'il luira des jours meilleurs, que le bon jugement l'emportera, et qu'il n'y aura plus de ces conflits qui donnent une mauvaise réputation au Canada. Il ne faut pas qu'on nous accuse de ne pouvoir régler nos différends d'une façon convenable et constitutionnelle.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami (M. McKenzie) a prononcé un très intéressant discours, dont une partie est inspirée par la critique, mais une autre par le désir sincère et incontestable d'offrir des avis pratiques. Je ne m'attarderai pas à discuter ce que je pourrais appeler la partie polémique de ses observations. Quand il laisse entendre que le Gouvernement se soumet à des influences extérieures, ou plutôt quand il dit que c'est ce que l'on croit, et que ce peut être vrai, je veux l'assurer de ce qu'il doit penser lui-même dans son fort intérieur, que le Gouvernement ne se soumet à aucune influence et n'accepte aucune inspiration en dehors de ce Parlement et qu'il en sera ainsi tant que je serai chef du ministère.

Il a parlé assez longuement dans un style quelque peu décousu des enquêtes faites il y a deux ans ou à peu près. Je lui rappellerai qu'à la suite de ces enquêtes la mesure la plus rigoureuse d'impôt a été adoptée par décret du conseil contre les fabricants de conserves du Canada. Cette mesure est la plus sévère dont nous avons entendu parler depuis le début de la guerre et même avant; à ce sujet les Etats-Unis, sont loin d'avoir été aussi rigoureux que nous. Le décret était tellement dur que lorsqu'il était à l'étude, les compagnies concernées sont venues nous supplier de montrer plus de clémence. Ces puissantes compagnies qui sont supposées dominer le Gouvernement nous ont appris que leurs affaires seraient ruinées, si nous persistions dans notre résolution. En dépit de toutes ces protestations, le Gouvernement a mis son projet à exécution et depuis le décret n'a pas été modifié, faisant loi au pays.

Mon honorable ami a manifesté son désappointement, du moins il semble le croire, de ce que l'administration actuelle n'a jamais rien fait depuis son ascension au pouvoir dans l'intérêt du travail. Je lui dirai qu'il a fait plus que ce qu'aucun autre

gouvernement ait jamais fait ni songé à faire. Il a choisi un homme qui appartenait et appartient encore à une association ouvrière du Canada; il en a d'abord fait un membre du Gouvernement sans portefeuille puis ministre du Travail position qu'il occupe encore aujourd'hui.

Inutile d'insister davantage sur la partie du discours de l'honorable député qui est sujette à controverse.

Il attribue une grande antiquité à ce qu'il lui plaît de nommer le torysme. Il nous dit qu'il a commencé, il y a mille ans. Je suis tout disposé à penser et je le dis en toute confidence à mon honorable ami, que beaucoup de personnes le croient un aussi beau spécimen de beau vieux tory encroûté qu'on puisse trouver nulle part en Canada.

L'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) nous a fait de nombreuses observations intéressantes, la plupart assez critiques, mais, du commencement à la fin, je n'y ai rien découvert de pratique. Il a fait une suggestion qui me semble à peine sensée. Il a dit que le Gouvernement avait laissé les choses aller si loin qu'il était tout à fait trop tard pour tenter quoi que ce soit, mais, néanmoins, qu'il était absolument nécessaire qu'on fasse immédiatement quelque chose. L'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a pris sur lui, d'après ce que j'ai compris, de justifier la violation par l'Allemagne d'un traité solennel, tellement il était désireux d'excuser la rupture de contrats auxquels le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) avait fait allusion. Cependant, ces choses ne sont pas assez importantes pour me justifier de faire perdre le temps de la Chambre, parce que, après tout, nous sommes ici dans le but de prendre conseil les uns des autres et de tenter de découvrir des idées, des lumières, des moyens pour nous aider à résoudre les difficiles problèmes qui se posent actuellement au pays.

Permettez-moi de dire à l'honorable chef de l'opposition, de crainte de l'oublier, qu'il se trompe du tout au tout en supposant que ce Gouvernement n'a pas appelé en conférence les patrons et les ouvriers du pays au cours des deux dernières années. Ce n'est pas une fois ou deux que le Gouvernement a ainsi agi, mais plusieurs fois à ma connaissance. Je me souviens que la dernière fois que j'ai siégé au conseil, avant de quitter Ottawa, le 8 novembre dernier, le ministre du Travail m'a dit que, pour la première fois dans ce pays, les patrons et les ouvriers s'étaient réunis pour prendre conseil afin d'en venir à une meilleure entente, avoir de meilleures relations et prévenir le chômage résultant des grèves. Il est fort possible que nos espoirs de cette époque n'aient pas été entièrement justifiés par les résultats subséquents, mais je sais que, durant mon absence, le ministre du Travail, de concert avec les autres ministres du Gouvernement, a eu des conférences avec les patrons et les ouvriers de temps en temps. L'idée de la nomination d'une commission pour enquêter sur les conditions industrielles au Canada est sortie d'une de ces conférences qu'il a eues avec les patrons et leurs employés

Donc, le reproche qu'on nous adresse de n'avoir pas désiré et de n'avoir pas tenté de faciliter la solution de ces problèmes n'est pas du tout mérité.

Je toucherai maintenant à l'état de choses qui existe, non seulement dans ce pays, mais dans le monde entier, dans le but de faire remarquer les immenses problèmes auxquels toutes les nations doivent faire face et l'importance absolue qui existe pour nous, en Canada, tant ouvriers que patrons, de rester calmes et de chercher à profiter des nombreuses occasions de services utiles que nous pouvons rendre à notre pays et à l'univers.

L'état de choses mondial! Les honorables députés de cette Chambre se rappellent-ils que les plus grands experts financiers du monde avaient prédit que cette guerre, qui a duré cinq ans, ne pouvait pas durer une seule année, parce que les ressources mondiales ne permettraient pas de la continuer plus longtemps? Elle a duré cinq ans, et pendant cette période elle a retiré environ 50,000,000 d'hommes du champ de l'activité productive. Les pertes qui ont été subies par le monde dans ses tentatives pour obtenir une victoire décisive d'un côté comme de l'autre durant cette période, dépassent complètement notre compréhension. Nous pouvons les marquer en chiffres, mais aucun homme au monde n'en comprendra la signification réelle. Voulez-vous que je vous donne un aperçu raisonnable de ce qu'étaient les conditions existantes en Europe avant le commencement de la guerre? (Et, au cours des derniers six mois j'ai appris quelque chose de ce qu'elles sont aujourd'hui.) Une très haute autorité, expliquant la situation européenne à la délégation britannique de la Conférence de la paix se servait de ces paroles:

La tâche de beaucoup la plus importante pour les gouvernements alliés, c'est de rétablir la production et de remettre "l'économie d'échange" extérieure sur une base à peu près normale. Avant la guerre environ 400 millions

d'Européens, travaillant le plus possible, trouvaient tout juste de quoi vivre, s'habiller, se loger et économiser un capital de six mois pour vivre. Ce capital est disparu, le système compliqué de la production interne et externe est plus ou moins détraqué; la production a en grande partie cessé. La population rapidement croissante de l'Europe ne s'est soutenue que par le développement accru et l'interdépendance mondiale de l'industrie et de la finance.

Si cela n'est, non seulement arrêté, mais pour le moment détruit on peut difficilement voir comment la population pourra être entretenue d'une manière quelconque durant la période douloureuse de la restauration radicale. Si les déplacements libres étaient possibles, et que les autres pays puissent absorber l'excédent, il y aurait inévitablement une vaste émigration de l'Europe tant que l'équilibre ne sera pas repris entre le nombre de la population et les moyens d'existence. Comme cela n'est pas possible, l'équilibre devra s'obtenir d'autre façon.

Il continue ensuite avec une description très exacte des difficultés presque insurmontables, dressées devant les nations engagées dans l'œuvre de la reconstruction actuelle de l'Europe.

Quel est l'état présent des choses au Canada? Nous avons sans doute des problèmes très difficiles devant nous; mais ce sont ceux du reste du monde. Je crois même sincèrement que dans aucune nation ces problèmes ne sont aussi faciles à résoudre qu'en Canada, si seulement nous voulons être convaincus de notre but et obtenir une entente et un effort communs et raisonnables. Ce problème de trouble industriel, d'augmentations générales et de prix élevés, n'est pas nouveau dans l'histoire du monde. Il n'y eut jamais de guerre qui n'ait été suivie de ces phénomènes. Il en fut ainsi il y a un siècle, après les guerres de Napoléon. Il y eut, après 1815, des prix exagérés et des troubles industriels. Après celle-ci, la plus grande de toutes les guerres de l'histoire de l'humanité, il n'était pas seulement absolument certain qu'ils se reproduiraient, mais il était même possible qu'ils se continussent après une plus longue période que jamais.

Il doit être évident aux honorables députés qu'à l'instar des gens les mieux pensants du Canada, le gouvernement prévit qu'il y aurait une période très difficile de reconstitution après la cessation des hostilités et la conclusion de la paix. Nous avons tenté, il y a douze ou dix-huit mois, de prévoir la situation du mieux que nous pouvions et d'y pourvoir de la manière dont un gouvernement le peut. En face de ce que j'ai mentionné il y a un instant l'enlèvement à la production de cinquante milions d'hommes, la non-production et le gaspillage terrible, avec la hausse de prix qui s'ensuit, durant près de cinq ans, j'espère que les honorables députés s'apercevront qu'il est impossible au Gouvernement du Canada, des Etats-Unis, du Royaume-Uni, où à aucune législature de ces pays ou de tous autres, de pallier à la situation ainsi créée ou de la supprimer complètement. Mais c'était le devoir du Gouvernement de prévoir et de pourvoir de son mieux aux conditions qui devaient certainement s'ensuivre.

Qu'avons-nous fait? Il est trop tard pour que j'appuie longtemps sur les mesures et les systèmes entrepris par le Gouvernement. Nous avions cru qu'il aurait fallu douze, ou peut-être dix-huit mois, pour démobiliser les soldats qui combattirent, au delà des mers, pour la liberté. Mais de la date de la signature de l'armistice à celle de leur retour au Canada il ne s'est pas écoulé plus de huit mois. Afin qu'ils eussent l'avantage de s'établir, nous avons prévu une gratification de guerre plus généreuse, je crois, que celle de tout autre pays du monde.

Nous avons pourvu aux conditions de leur établissement sur les terres; et nous avons, certes, essayé de les rendre raisonnables aussi bien qu'efficaces. Nous avons vu de notre mieux à leur établissement, et à leur apprentissage dans diverses vocations. Nous leur avons établi des conditions raisonnables pour y arriver. En plus, nous avons prévu de façon permanente à ceux que la guerre a invalidés, particulièrement à ceux qui furent infectés de la plaie de la tuberculose. Ce sont là quelques-unes seulement des mesures que le Gouvernement conçut et exécuta. Nous comprimes que dès la cessation du besoin de munitions, le Gouvernement devait faire un effort sincère pour fournir de l'emploi, non seulement aux anciens combattants, mais aussi à ceux qui ne pouvaient plus en trouver dans la production des munitions. Nous l'avons fait de deux façons. En premier lieu, nous avons cherché à assurer aux ouvriers du pays une part dans la reconstitution des régions dévastées et de l'approvisionnement des pays d'Europe qui participèrent à la guerre durant les cinq dernières années. Nous avons ainsi établi des crédits de pas moins de 125 ou 130 millions de dollars afin que les produits qui donnent de l'emploi aux ouvriers canadiens eussent l'écoulement qui leur est dû sur les marchés du monde.

Plus que cela, nous nous sommes lancés dans l'entreprise d'importants travaux publics afin de procurer du travail, quoique nous eussions préféré retarder ces travaux

jusqu'à ce que nos finances fûssent en meilleur état qu'elles ne le sont à présent.

Certains députés de l'opposition ont parlé des fautes qu'aurait commises le Gouvernement; quelques-uns lui ont reproché d'être inactif. Y en a-t-il un seul d'entre eux qui ait adressé des reproches au Gouvernement à propos des sujets que l'on vient justement de mentionner? Y en a-t-il un seul qui ait suggéré une démarche que le Gouvernement n'ait pas déjà tentée? Le malaise qui règne au Canada est certainement grave; mais je dis, à regret, que la situation est encore plus grave dans les pays d'Europe, qui attendent maintenant la période de reconstruction.

Les problèmes qui se présentent aux gouvernements et aux parlements des différents pays d'Europe sont, je le répète, infiniment plus graves que ceux auxquels nous avons à faire face, ici. Voici quelle est la situation en Europe, telle qu'elle a été exposée par une très haute autorité:

Les obstacles qui empêchent la reprise des affaires industrielles sont nombreux. Voici les principaux

(1) La destruction et la détérioration des établissements fixes et des moyens de transport, comme les chemins de fer, les canaux, les usines.

(2) Le manque de matières premières, c'est-à-dire, la destruction par la guerre du capital d'exploitation.

(3) Perte conséquente du pouvoir d'achat à l'étranger, c'est-à-dire, restriction d'exportation.

(4) Dépréciation de l'argent; souvent le bouleversement du système monétaire;

(5) Augmentation considérable des prix, abandon de l'équilibre entre les cours du marché domestique et les cours universels rendant difficile l'exportation.

(6) Dettes considérables à l'étranger.

(7) Diminution de la production agricole en raison des difficultés monétaires et de la réduction du pouvoir d'achats chez les populations industrielles.

(8) Lourds impôts empêchant presque complètement toute nouvelle entreprise.

Nous ne souffrons, pour ainsi dire, d'aucune de ces difficultés; dans tous les cas, elles n'existent pas chez nous dans une forme accentuée. A part des différends qui devraient être réglés entre employeurs et employés, il n'y a aucune difficulté qui puisse empêcher le Canada de progresser avec plus de vigueur que jamais et de produire en plus grande quantité; il n'y a pas de difficulté, non plus, pour procurer à tous ceux qui sont en état de travailler, un emploi qui leur assurera une rémunération convenable. La cherté de l'existence est due uniquement aux conditions universelles auxquelles j'ai fait allusion et sur lesquelles aucun gouvernement ni aucune combinaison politique ne peut avoir la haute main. Elle est due à ce qu'un nombre considérable de gens ont été retirés du champ de production; au gaspillage économique incroyable des cinq dernières années, et à l'arrêt actuel de la production. Les causes de cet arrêt sont celles que j'ai énumérées et qui dépendent de l'Europe. La cherté des objets de première nécessité est aussi due à la hausse universelle à laquelle nous ne pouvons pas échapper. Il n'y a pas de doute que notre Parlement se doit d'empêcher autant que possible les combines commerciales et l'exploitation des gens, et c'est la politique qu'a suivie le Gouvernement depuis deux ans. Je crois que nous avons réussi jusqu'à un certain point. On parle du tarif douanier et des réductions que l'on devrait lui faire subir. Il se peut que cela soit nécessaire ou désirable; mais j'attirerai votre attention, monsieur l'Orateur, sur ce point. Vu la situation qui existe dans tout l'univers aujourd'hui (le prix de l'existence est plus élevé en Europe qu'il ne l'est ici), étant donné la situation aux Etats-Unis, où le prix de l'existence est aussi élevé qu'au Canada, peut-on dire que si les droits de douanes étaient non seulement modifiés et diminués, mais complètement abolis, le prix de l'existence diminuerait sensiblement, au Canada? Pour profiter de cette condition, il nous faudrait d'abord trouver un pays où le prix de l'existence est moins élevé que chez nous. Voyons un peu si la réduction ou l'abolition des droits de douane aux Etats-Unis, en France et au Canada, ou dans n'importe quel autre pays, peuvent modifier les conditions universelles que je vous ai signalées. Il y a des sociétés et des compagnies qui ont retiré de gros bénéfices. Quant à cela, il n'y a aucun doute, et nous nous sommes efforcés d'y remédier en instituant une taxe sur les profits excessifs. Mais je veux vous faire remarquer que le Canada n'a pas été le seul à souffrir de cet état de choses. En Italie, en France, en Belgique, et même en Angleterre, on proteste contre les profits énormes qu'ont faits certaines personnes dans la fabrication des munitions ou autrement. Partout, on y a remédié en faisant verser une grande proportion de ces profits au trésor public pour le bienfait de la population en général.

Parlons maintenant des troubles ouvriers qui sévissent malheureusement dans différentes parties du Canada. En ce qui a trait à la journée de huit heures, nous sommes engagés par les propositions qui sont contenues dans le traité de paix, et le gouvernement fédéral se propose de les réaliser dans la mesure de ses droits, car il considère que c'est son devoir d'agir ainsi.

Je cite le texte du traité :

1° Le principe directeur ci-haut énoncé portant qu'il ne faut pas considérer le travail seulement comme une marchandise ou un article de commerce.

Voilà le premier principe du travail adopté par les nations qui ont siégé à la Conférence de la paix.

2° Le droit d'association des employés et des patrons pour tous les objets légitimes.

Nous sommes engagés vis-à-vis de ces propositions, et en ce qui concerne le gouvernement fédéral, c'est notre intention de les mettre à exécution. Et encore que l'honorable député de Cartier, de Montréal (M. Jacobs) semble croire que c'est là une question sans importance que de savoir si la constitution nous accorde ce pouvoir, la Chambre comprendra que nous ne saurions nous ingérer dans le domaine de la juridiction provinciale, tout simplement parce qu'il existe en ce moment de graves troubles ouvriers.

J'ai été en lieu de m'informer des pouvoirs respectifs de ce Parlement et des législatures provinciales à cet égard auprès des jurisconsultes de l'Etat et à leur avis, ces questions sont du ressort des législatures provinciales et ne relèvent nullement de la juridiction du Parlement fédéral. A la session de 1910-1911, le ministre du Travail du jour, l'honorable Mackenzie King, au cours de ses observations sur le projet de loi présenté par M. Verville, s'est exprimé en ces termes au sujet de la question de juridiction :

Les députés le savent, le Parlement canadien ne saurait adopter de projet de loi qui accorde aux classes ouvrières la journée de huit heures. Ils savent que cette question est principalement du ressort des provinces et c'est aux législatures provinciales qu'incombe le devoir de fixer les heures de travail s'appliquant aux industries particulières.

Que les députés qui s'intéressent à la question se reportent à la "Gazette du Travail" du 19 mai (page 598) et ils verront que chaque province du Canada, sauf l'Ile du Prince-Edouard a maintes fois légiféré sur les conditions et les heures du travail et que la juridiction des législatures provinciales en pareille matière s'appuie non seulement sur l'opinion des jurisconsultes de l'Etat, sur celle du ministre du Travail dans le gouvernement précédent, mais encore sur la pratique universelle dont se sont toujours autorisées ces législatures à cet égard, depuis l'établissement de la Confédération.

Quant au contrat collectif, j'ai aussi émis l'avis que les conditions du travail et autres questions de cette nature, sont du ressort des législatures provinciales. En ce qui concerne notre influence et notre exemple, nous avons encouragé le recours au contrat collectif dans le sens que nous l'entendons. La commission des Chemins de fer, établie par ce gouvernement, il y a environ un an et demi, offre un des plus utiles exemples de la pratique du contrat collectif, au meilleur sens de l'expression que je sache. Nous nous abouchons avec nos propres employés aux conférences et nous avons souvent convoqué des conférences entre employeurs et employés. Nous avons pris tous les moyens possibles pour trancher ces difficultés au moyen de la médiation et de la conciliation et nous ne négligeons rien pour accommoder ces différends.

Le chef de l'opposition a ouvert un important avis au sujet de l'adoption d'un statut par le Parlement abolissant, pour ainsi dire, les grèves et forçant les patrons et les employés à soumettre leurs différends à un tribunal établi. J'ai maintes fois discuté la question du droit des employés à faire grève et je dois faire observer à mon honorable ami qu'avant de prendre une mesure aussi draconienne que celle-là qui enlèverait aux travailleurs du Canada un droit qui constitue à leurs yeux la grande charte de leurs libertés, il faudrait au préalable les consulter bien soigneusement en conférence, à moins de vouloir rendre la situation pire qu'elle n'est aujourd'hui. La masse des travailleurs au Canada, à mon avis, sont portés à envisager ces questions avec modération.

Ce serait une des plus graves erreurs que ce Parlement pourrait commettre que de pousser vers ce qu'on pourrait appeler le groupe des intransigeants du parti ouvrier au Canada des hommes qui jusqu'ici ont tenu une attitude sensée et raisonnable sur cette question. En même temps, je dois répéter ce soir ce que j'ai maintes fois déclaré aux ouvriers que, par de sages et raisonnables concessions de part et d'autre, nous pouvons éventuellement, non pas au moyen de lois draconiennes, mais par une meilleure interprétation de l'attitude réciproque des partis, trouver un moyen plus raisonnable et plus efficace que la grève pour accommoder les différends entre patrons et employés. J'espère et même je suis convaincu que les travailleurs du Canada verront jour à adopter ce principe dans un prochain avenir. L'an dernier, à Toronto, je leur ai soumis la question.

Nous avons discuté la question de la Ligue des nations et la suppression des guerres au moyen de conférences et de pu-

blicité, avec la force peut-être à l'arrière plan, mais seulement à l'arrière plan. Imaginez vingt-cinq ou trente nations parlant des langages différents avec des idéals absolument divers et à des périodes variées de développement et éprouvant beaucoup de difficultés à se comprendre et à se rendre compte des désirs de chacune d'elles. Si vous espérez que ces nations pourraient s'unir pour discuter entre elles dans le conseil de la Ligue des nations et pour arranger leurs différends, et si vous établissez un espoir raisonnable sur le résultat de cette proposition, assurément la population de ce pays qui vit sous les mêmes lois et qui a en grande partie les mêmes idéals et les mêmes points de vue, devrait pouvoir régler ses différends entre patrons et ouvriers sans avoir recour à une grève qui a été décrite comme ressemblant quelque peu à une guerre civile. En vérité, une grève générale conduite comme quelques gens le désireraient, ne serait pas autre chose qu'une guerre civile.

J'espère que l'idéal exposé ce soir par le chef de l'opposition pourra se réaliser. Je ne suis pas prêt à dire que l'on peut l'obtenir par les méthodes énergiques qu'il a suggérées. Je pense plutôt qu'on peut y arriver par une éducation meilleure des patrons et des employés et en se rendant compte des nouveaux idéals qui dérivent de cette guerre. A ce propos, je dois exprimer l'espoir—un espoir très sérieux—que quelques patrons sauront indiquer davantage qu'ils comprennent les nouvelles conditions et les nouveaux idéals qui ont été engendrés par la guerre. En terminant, monsieur l'Orateur, mettons notre espoir dans le bon sens pratique du peuple et des ouvriers du Canada pour trouver dans un avenir rapproché une solution à nos difficultés. Il ne doit pas exister le moindre doute quant à ce qui regarde le Gouvernement fédéral et le Parlement et leur droit de parler et de légiférer, que leur aide et leur coopération ne feront pas défaut pour arriver à une solution de ces difficultés.

M. ALLAN: Dans le débat soulevé cet après-midi par l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) la discussion a pris un vaste champ de développement.

Dans le courant de l'après-midi, le député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) a exprimé son opinion à la Chambre, non seulement sur la grève des ouvriers en métaux, mais aussi sur la grève de sympathie, et bien que l'heure soit avancée, je dois demander à la Chambre de m'accorder son indulgence. J'estime qu'il n'est pas inopportum à cette période de la discussion, avant la clôture du débat, que je donne, à propos des événements qui sont survenus, le point de vue d'abord des patrons ou des maîtres de forge, et ensuite de la population de Winnipeg qui n'était pas—directement dans aucun cas et très peu indirectement—intéressée dans le différend qui a produit la grève des ouvriers en métaux.

J'ai été à Winnipeg cinq jours et ne suis revenu que jeudi dernier, de sorte que je peux parler avec une certaine assurance, parce que je suis resté tout le temps sur les lieux, des conditions créées par la grève des ouvriers en métaux et par la grève de sympathie qui a éclaté dans cette ville. Je voudrais lire tout d'abord, une lettre qui m'a été rémise à mon arrivée par le directeur général de la Manitoba Bridge and Iron Works Co. Ltd. Je désire dire à la Chambre que j'ai eu depuis le commencement et continuellement des rapports avec cette compagnie au moment où elle n'employait que quelques ouvriers, jusqu'à ce jour où elle est devenue une compagnie d'une importance considérable qui emploie un grand nombre d'ouvriers à Winnipeg—en réalité soit elle-même, soit ses filiales donnent du travail à six ou sept cents hommes. Je suis persuadé, après les enquêtes que j'ai faites et après avoir pris connaissance de tous les aspects de la question, que cette lettre donnera l'aperçu le plus précis de ce qui est arrivé avec les trois compagnies métallurgiques et que, d'une façon absolue, complète et sans contradiction possible comme sans erreur, elle décrit ce qui s'est passé au sujet de cette compagnie particulière. Cette lettre, je dois le dire, n'est pas datée, mais elle m'a été remise le matin du jour qui a suivi mon arrivée à Winnipeg. Voici le texte de la lettre:

> La situation actuelle s'est produite, en ce qui concerne notre compagnie, vers la fin du mois d'avril, à la suite de la présentation d'un tableau de salaires par le conseil des métiers des métaux, exigeant la signature d'un contrat avec ce conseil, tableau qui comporterait des changements très importants dans notre exploitation principalement:
>
> (a) La substitution de la journée de huit heures à celle de dix heures.
>
> (b) Une augmentation de salaires de 30 à 60 p. 100.
>
> (c) La soumission de nos règlements d'ateliers à la réglementation du conseil des ouvriers métallurgiques.
>
> (d) Le paiement d'un salaire uniforme sans tenir compte de l'habileté des ouvriers.
>
> (e) Le classement arbitraire des ouvriers en vertu du système en vigueur dans les ateliers de chemins de fer.
>
> Les fonctionnaires de la compagnie affichèrent un avis laissant entendre qu'ils seraient heureux de discuter avec le comité de l'atelier cette question ainsi que tout autre grief que les

employés pouvaient avoir. Une réunion fut tenue et, après quelques discussions, la compagnie renouvela les offres qu'elle avait déjà faites quelques semaines plus tôt, d'accorder la journée de neuf heures avec salaire sur le pied de dix heures de travail et un minimum de $4 par jour, soit 45 cents de l'heure pour ainsi dire aux simples journaliers. Nous fîmes observer à nos employés que, notre industrie devant subir la concurrence des fabricants de l'est du Canada et des Etats-Unis, les heures et les conditions de travail dans nos usines doivent être régies par les conditions existant là-bas; nous avons donc promis à nos hommes que, le jour où la journée de huit heures serait établie dans les usines de l'Est dont nous sommes obligés de soutenir la concurrence, nous mettrions sans tarder cette réforme en vigueur ici; ils recevraient les mêmes salaires que pour une journée de dix heures, c'est-à-dire que les prix par heure seraient augmentés de 25 pour 100. Nous pensions et nous l'avons déclaré, que l'enquête qui serait conduite séparément par les patrons et les employés durerait de un mois à six semaines. Nous avons fait observer aussi que pour l'instant la compagnie était prête à traiter uniquement avec ses employés. Le comité de l'atelier consentit à étudier nos propositions et, le lendemain, soumit une échelle de salaires d'où le nom du conseil des industries métallurgiques avait été rayé. Les fonctionnaires de la compagnie répétèrent leur offre touchant la journée de huit heures et déclarèrent que l'on pourrait discuter l'échelle des salaires et d'autres questions de moindre importance.

Le ..... de mai, la plupart de nos ouvriers furent sommés de quitter le travail; un bon nombre d'entre'eux déclarèrent qu'ils se mettaient en grève contre leur gré; depuis cette date, nos usines ont été pour ainsi dire inactives.

Le 8 mai, j'ai été convoqué avec MM Barrett et Warren, représentants les Vulcan Iron Works et la Dominion Bridge Company, à prendre part à une conférence avec le maire et nous lui avons déclaré que nous étions prêts à soumettre toute l'affaire à un tribunal d'arbitrage. Le maire répondit qu'il allait communiquer notre proposition au comité des ouvriers. A la suite de cette entrevue, une réunion fut tenue le 9 mai à la bourse du travail, à laquelle assistèrent le Premier Norris, le maire Gray, M. Winning et d'autres représentants du conseil des métiers et du travail ainsi que M. Hazelton, le président de la bourse du travail et nous trois représentants les patrons. La question de l'arbitrage fut à peine mentionnée à cette réunion, qui n'a guère produit de résultats. Une autre conférence eut lieu le lendemain à la bourse du travail, sous la présidence du premier ministre, l'honorable M. Norris, à laquelle assistaient cinq représentants du conseil des industries métallurgiques ainsi que les trois représentants des usines métallurgiques. Les patrons firent les offres qui suivent: Premièrement, la reconnaissance de la semaine de 45 heures avec salaires de la semaine de 55 heures.

Secondement, l'ajournement de la reconnaissance de l'union jusqu'à ce que les patrons aient formé une association selon le plan esquissé devant la commission Mathers et créé l'organisme nécessaire afin de donner effet à ces conventions.

Troisièmement, la nomination d'un bureau d'arbitrage exclusivement laissée au premier ministre et auquel seraient soumises toutes les questions en litige.

La première proposition fût reçue avec assez de faveur; la seconde ne fût pas discutée et les représentants ouvriers prirent l'engagement de soumettre la troisième à l'assemblée ouvrière qui était convoquée pour le lendemain matin. L'hon M. Norris proposa ensuite que le bureau d'arbitrage fût composé comme suit:

T. J. Murray, avocat du conseil des métiers et du travail.
R. B. Russell, secrétaire de l'union des machinistes.
R. F. McWilliams, avocat.
H. B. Lyall, manufacturier.

Le lendemain matin, le premier ministre nomma M. R. D. Waugh aux fonctions de président de la commission et il avertit en conséquence ceux qui avaient pris part à la réunion de la veille. Vers la fin de la journée, au cours d'une enquête que fit le premier ministre le secrétaire Robinson du conseil des métiers et du travail l'informa que les ouvriers ne pouvaient accepter la solution qu'il proposait. Sur ces entrefaites, avant l'heure fixée par le comité représentant les unions ouvrières pour l'examen des propositions des patrons, les avis décrétant la grève générale furent expédiés à qui de droit. Depuis la déclaration de la grève générale, à la demande du comité des citoyens, les patrons des usines métallurgiques ont promis de ne pas entamer de négociations et de ne pas effectuer de règlement des difficultés tant que les grèves de sympathie n'auront pas pris fin et que la situation ne sera pas redevenue normale à Winnipeg.

La cause de la grève, c'est le prétendu refus des compagnies métallurgiques de reconnaître le principe du—contrat collectif,—qui, selon les grévistes, comporte la signature de conventions avec le conseil des industries métallurgiques, une fédération régionale des ouvriers en métaux appartenant à différents métiers. Nous croyons devoir faire observer en passant que le conseil des industries métallurgiques n'est pas reconnu en général par les compagnies de chemin de fer, qui ont conclu des conventions uniquement avec les unions représentant les différents métiers. L'expression "contrat collectif" est évidemment susceptible d'interprétations différentes.

Dans le rapport de la commission Mathers de 1918, rapport qui porte la signature de l'ex-président Tipping du conseil des métiers et du travail, le système alors en vogue du moins dans les usines de deux compagnies en vertu duquel les patrons traitaient avec des comités composés de leurs propres employés des questions intéressant leurs usines, est désigné sous le nom "contrat collectif". Ce système, sous le régime duquel les patrons confèrent et coopèrent avec un comité de leurs employés pour régler tous les différends, est un mode de "contrat collectif" aussi efficace que tous ceux que l'on propose actuellement. Ce système, il est vrai, ne reconnait pas l'agent d'affaires de l'union, qui n'est pas supposé exercer la moindre influence dans nos usines, attendu qu'il n'est pas au fait des conditions du travail chez nous et que son nom n'est pas inscrit sur nos listes de paie; il ne prévoit pas non plus la signature de conventions avec d'autres que nos employés.

Sous ce régime d'un autre côté, nulle distinction n'est établie entre unionistes et non-unionistes; mais nos règlements décrètent que les patrons reconnaissent aux ouvriers le droit de s'organiser comme ils l'entendent et de faire partie des unions. Au cours des derniers mois, nous avons tenu des réunions hebdomadaires avec les comités des ateliers auxquelles nous avons discuté à fond et librement toutes les conditions avec des résultats très satisfaisants.

Les raisons qui nous portent à nous opposer à être parties à une convention avec le conseil des industries métallurgiques de Winnipeg sont en deux mots les suivantes:

Premièrement, au delà de 80 p. 100 des commandes que nous obtenons le sont en concurrence avec les usines de l'Est du Canada et des Etats-Unis; notre existence dépend donc du fait que les conditions du travail ne soient pas plus onéreuses chez nous que dans les usines dont nous subissons la concurrence.

Nulle boutique de celles à qui nous faisons concurrence au Canada et aux Etats-Unis n'opère, que nous sachions, sous un régime de restrictions comme celles qu'imposent les unions ouvrières. Nous avons une fabrique relativement peu considérable, et nous ne pouvons prendre l'initiative d'inaugurer de nouvelles conditions.

2. Winnipeg étant un centre de chemins de fer, les métallurgistes de la ville sont employés dans des usines de chemins de fer dans la proportion peut-être de 85 pour 100. Ce qu'on nous propose, c'est de signer une convention qui nous imposent les conditions de ces usines, conditions notoirement inapplicables à une industrie en lutte contre d'autres, inapplicables à cause de restrictions mises à la production, à cause, en outre, de l'imposition de règles touchant l'emploi des machines, le genre de travail que certains hommes devront faire, etc. La prépondérance des employés de chemins de fer dans ces unions amènerait inévitablement l'assujettissement de nos fabriques à des personnes qui ne comprennent point les nécessités d'un commerce soumis à la concurrence.

3. Tout accord conclu avec le conseil des industries métallurgiques de Winnipeg tel qu'il est actuellement constitué serait, à notre avis, une participation dans un projet tendant à assujettir les industries canadiennes à des intérêts qui ne représentent généralement pas le travail, mais ont en vue autre chose que l'amélioration du régime social de ce pays.

4. Jusqu'à ce que le principe des grèves par sympathie soit abandonné, notre consentement à un accord, qui peut être rompu le lendemain par suite d'une mésintelligence survenue dans quelque autre établissement est inutile et il rendrait impossible toute affaire reposant sur un marché.

J'ai l'honneur toutefois de signaler à votre attention un plan que les manufacturiers de Winnipeg ont soumis à la commission Mather siégeant à Winnipeg au cours de ce mois. Ce plan est une adaptation des systèmes Whitley, Rockfeller ou autres qui dans le moment fonctionnent avec succès; il s'agit de conventions à établir entre des associations de patrons et d'employés avec les conseils de l'endroit, de la province et du Dominion, par lesquels un règlement de toute difficulté peut être obtenu. A ce plan, nous pouvons donner notre chaleureuse adhésion, croyant qu'il résoudra nos difficultés particulières, et les manufacturiers en métaux espèrent qu'il pourra être adopté sous une forme ou sous une autre.

Bien à vous,
H. B. B. LYALL.

Je vais maintenant dire quelques mots des conséquences produites par la grève de sympathie sur cette portion considérable du peuple de Winnipeg qui n'avait aucun intérêt particulier aux ouvriers en métaux non plus qu'à leurs patrons. La grève de sympathie a pris le peuple par surprise, parce qu'elle est venue avec une rapidité comparable à celle de la guerre, et parce que nous avions du mal à croire qu'elle arriverait si soudainement, ou aurait cette ampleur. Moi qui ai vécu à Winnipeg presque depuis ma naissance—quarante années ce mois-ci—je n'aurais jamais cru, pour ma part, il y a six semaines—quoique j'aie suivi de proche les événements, et que je me sois mêlé à toutes les classes de la population—que, pour une brève période, le gouvernement de la ville pourrait passer dans les mains de ce que l'on a appelé le conseil des cinq. Le fait est cependant, que tout-à-coup la ville de Winnipeg s'est trouvée comme enfermée dans une boîte. Le service des postes a été soudainement interrompu, de même que celui des télégraphes. La part prise à la grève par les employés du Gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et du gouvernement municipal, amenant la suspension de nombreux services et de nombreuses entreprises, a produit le plus affreux malaise, pendant un temps du moins, et ce malaise subsiste encore dans une large mesure. Les agents de police ont voté en faveur d'une grève de sympathie, mais ils sont restés à leur poste à la demande du comité de la grève. Quel degré de confiance avoir en de tels hommes, il est possible, je crois, de s'en rendre compte dans de pareilles conditions. Les pompiers se sont mis en grève. L'approvisionnement d'eau, l'enlèvement des vidanges, tous ces services indispensables au bien-être d'une ville de près de deux cent mille âmes ont été affaiblis ou soudainement interrompus. L'approvisionnement d'eau ainsi régi était de tout point insuffisant pour protéger la ville contre le feu et, pendant un temps, elle s'est trouvée presque au dépourvu sous ce rapport. La pression de l'eau était si faible que l'on n'aurait pas pu la faire jaillir au delà du rez-de-chaussée de n'importe quel édifice. Winnipeg a cela de commun avec toutes les villes de l'Ouest qu'elle possède un nombre remarquable de maisons de rapport, et l'on peut aisément se figurer, sans que j'aie besoin de m'étendre sur le sujet, le malaise qui a dû en résulter et combien ont dû souffrir les malades des hôpitaux et les enfants d'être tout à coup privés de pain et de lait. Cette situation dans laquelle, pour un temps, l'autorité fédérale, provinciale et civique a paru avoir été en partie usurpée n'a pas duré, et cette tentative d'usurpation du contrôle gouvernemental a sans doute eu pour effet de hâter l'organisation des citoyens qui ne participaient pas à la

grève. Ce qui s'est produit là a été un groupement des citoyens avec une extraordinaire solidarité qui, j'en ai l'absolue confiance, restera jusqu'au bout, solidarité de tous ceux qui sentaient que leurs biens, la vie de leur famille et leurs aises ordinaires, la protection à laquelle ils avaient droit demandaient leur attention et leurs soins. Ils ont compris qu'ils devaient faire de leur mieux ce qu'en attendaient les autorités fédérales.

Aider volontairement partout où le service se trouvait diminué, ce qui signifiait que lorsque les 400 et quelques postiers quittèrent le travail, le comité des citoyens était prêt à fournir incessamment le nombre d'aides volontaires dont pouvaient se charger environ quatorze hommes restés au service des postes. On fit la déclaration suivante: Nous remplacerons ceux qui ont quitté le service des postes en grève, ou nous vous en fournirons un plus grand nombre, ou encore, nous fournirons tous ceux que vous pourrez recevoir et nous y ajouterons promptement de temps à autre sur demande. Je dirai que dans le choix des hommes qu'ils nous ont envoyés à titre de volontaires pour le service du Gouvernement, ils nous ont fourni les plus susceptibles de rendre un service efficace. Au nombre de ceux qui font le tri des lettres au bureau de poste de Winnipeg, se trouvaient M. C. P. Wilson, le chef du barreau du Manitoba, et M. P. A. Macdonald, de la commission des utilités publiques de la même province. J'ai vu, les uns après les autres, les chefs de grands établissements et des citoyens haut placés, faire ce travail aux premiers jours de la grève, alors que l'on a volontairement aidé au service des postes.

Le comité des citoyens est venu également à l'aide de la province en lui procurant le concours volontaire des filles et des femmes de membres pour remplacer aux échanges de téléphone les téléphonistes qui s'étaient mises en grève par sympathie. L'offre du comité fut accepté par l'administration provinciale et fut d'un avantage marqué pendant que je me trouvais à Winnipeg. Sur quatorze casernes de pompiers à Winnipeg, treize se trouvaient pourvues d'une équipe complète de volontaires offerts par le comité des citoyens aux autorités municipales. Les citoyens du district environnant une caserne de pompiers à Weston, ne semblaient pas tenir au concours de volontaires, et cette caserne, qui se trouve à proximité des ateliers du Pacifique-Canadien, est la seule qui n'ait pas eu une équipe au complet. Pendant mon séjour, il s'est déclaré un incendie que l'on avait toujours craint et qui aurait pu avoir des conséquences désastreuses. Cet incendie se déclara à côté du magasin à rayons de la baie d'Hudson, rue Main, et après avoir été poussé vers l'est par le vent, sauta tout le magasin en question et se communiqua, un ilot de ville plus loin, à la patinoire Auditorium, construction que, depuis son érection, on a toujours considérée comme un danger et que les assureurs, m'informe-t-on, ont portée sur leurs livres avec la mention "K.O" ou (keep off) à éviter. La toiture de cette bâtisse a pris feu en maints endroits, et si cet incendie n'eût pu être maîtrisé, on aurait eu à enregistrer ce que l'on a toujours appréhendé, c'est-à-dire une véritable conflagration dans cette section de Winnipeg connue sous le nom de Réserve de la baie d'Hudson, mais ce corps de pompiers volontaires réussit à éteindre les flammes après une lutte de deux heures et demi.

A mon arrivée à Winnipeg, on acquit la certitude que l'unique but poursuivi par le comité des citoyens était d'assurer la protection dont j'ai parlé, savoir, procurer de l'aide aux autorités fédérales, provinciales et civiques pour protéger la propriété et ramener la ville à des conditions normales le plus tôt possible. Je crois avoir omis de dire qu'au général Ketchum on a offert de lui procurer tout ce qu'il lui faudrait en hommes. L'offre portait que s'il voulait jusqu'à 10,000 hommes, on les lui procurerait immédiatement, et si je me rappelle bien, il a enrôlé environ 4,000 hommes; il y a aujourd'hui, dans les casernes, 1,000 hommes qui ont signé leur engagement en vertu de la Loi de la milice pour la période de service prescrite.

Je dirai un mot seulement des citoyens de Winnipeg en général. Je suis intimement convaincu que, pour la masse, les ouvriers de Winnipeg sont des hommes au cœur loyal. Je crois que leur loyauté au gouvernement constitué est au-dessus du plus léger soupçon. Je crois qu'avant la fin de ces jours troublants que nous semblons traverser, nous aurons la preuve que, par tout le Canada, la masse des ouvriers est loyale au gouvernement constitutionnel. Je dois dire franchement, malgré les paroles de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) qui, si je l'ai bien compris, prétend que les "cinq grands chefs" sont tout ce qu'ils doivent être, que je ne partage pas son opinion et ne saurais y souscrire. Je le regrette, car je préférerais que ces hommes fussent d'une réputation qui leur mériterait la confiance de tout le monde, mais je suis fortement convaincu qu'il y a à Winnipeg des milliers de citoyens qui sont du même

avis que je suis obligé de formuler à cet égard. Je ne m'attarderai pas là-dessus sauf pour ajouter que les ouvriers de Winnipeg traversent des jours difficiles, en ce qui regarde leurs chefs; il y a quelques années on a remplacé les chefs ouvriers, des hommes comme Puttee, Ward, Rigg et Tipping, président du conseil des métiers et du travail qui, le jour où il signa le rapport unanime de la commission Mathers, l'an dernier, déclara qu'en acceptant ce poste, il le considérait en quelque sorte comme une fonction judiciaire et qu'il baserait sa décision sur les témoignages, fut démis de ses fonctions.

Je crois que ceux qui l'ont remplacé, et aux mains de qui la véritable puissance a fini par échouer, sont des hommes qui ne possèdent pas la confiance du public en général. Chaque jour et chaque heure augmentent ce manque de confiance de la part du peuple ouvrier de Winnipeg. La grève de Winnipeg semble avoir eu pour effet de faire disparaître l'entrain qui se manifestait pour la grève de sympathie dans les autres villes de l'Ouest. Les erreurs fondamentales qui ont été commises ne se sont pas répétées à Calgary, Edmonton et autres endroits de l'Ouest, et je ne crois pas qu'elles se répètent ailleurs au Canada. S'il est une conduite de nature à priver absolument et complètement les grévistes de la sympathie du public, c'est bien la conduite tenue à Winnipeg dans les premiers jours de la grève de sympathie. J'ai pleinement confiance que la grève de sympathie de la ville de Winnipeg se terminera sous peu, et cela sans que les grévistes aient recours à la violence. Mais, si malheureusement des actes de violence se produisaient, je compte que les soldats et la gerdarmerie à cheval seront en mesure de rétablir l'ordre promptement et efficacement. J'espère fermement, et je crois qu'ils n'auront pas à intervenir. J'ai habité la ville de Winnipeg toute ma vie, et je me plais à espérer que, cette grève terminée, non seulement les citoyens de Winnipeg et les membres du comité des citoyens, mais tout aussi bien les patrons adopteront une conduite propre à ne pas entretenir la rancune chez les ouvriers. Les patrons verront, j'en suis sûr, à ce que leurs employés ne soient pas maltraités parce qu'ils auront pris part à cette grève de sympathie. Quand cette grève prendra fin, la justice et l'équité règneront à Winnipeg, et l'on n'y verra pas la jactance que les gens de l'Ouest ne peuvent tolérer, quel que soit le parti qui l'emporte. Une fois la grève de sympathie terminée, la grève des employés de l'industrie métallurgique se règlera rapidement, et en toute équité pour les employés comme pour les patrons. Prenant en considération les conditions qui gouvernent ces trois usines métallurgiques, comparativement petites, qui se trouvent isolées au sein du continent, et tenant compte de leurs concurrents dans l'Est et aux Etats-Unis, l'on adoptera tout règlement équitable qui puisse être mis en pratique.

Un honorable député a déclaré cet après-midi que des milliers de soldats de retour du front se livraient à Winnipeg à des manifestations inquiétantes et émeutières. Je dressais naturellement l'oreille cet après-midi et ce soir en écoutant les discours, non que je sois d'un caractère agressif, mais parce que je suis sensible à ce qui se dit sur le compte de ma propre ville. Tout ce que je désire ajouter à ce sujet, c'est que je ne crois pas qu'il se soit jamais produit une grève de cette importance au sein d'une population de deux cent mille âmes où l'on ait vu une absence si complète des moindres actes de violence.

Aux remarques que j'ai faites au sujet des ouvriers, j'en veux ajouter quelques-unes qui concernent le grand nombre de personnes qui ont constitué le comité des citoyens. Ces personnes ne se proposent pas de prendre fait et cause dans le différend survenu entre les soi-disant chefs de l'industrie métallurgique et leurs employés. La situation exigeait que ces personnes s'organisent et se dépensent infatigablement, et sans compter.

Pour ce qui est des soldats de retour du front, rien ne me paraît plus digne d'éloge que ce que nous pourrions appeler leur neutralité. Après mûre délibération, ils ont résolu de ne prendre aucune part à la lutte, pas plus en faveur des employés de l'industrie métallurgique que de la grève de sympathie. Rien n'est plus injuste et plus malhonnête, parce que rien n'est plus mal fondé, que de suggérer que les soldats de retour du front qui se trouvent à Winnipeg, et qui forment un groupe important de plus de 15,000 hommes, se soient rendus coupables du moindre écart de conduite depuis le premier jour de la grève jusqu'à cette heure. Pour confirmer ce que j'ai dit au sujet du soldat revenu du front, permettez-moi d'ajouter que, il y a dimanche huit jours, je me trouvais à Winnipeg lors de l'arrivée du 27e bataillon. Ce bataillon a servi en France dans la brigade du général Ketchen. Que s'est-il produit lorsque ces vieux troupiers sont rentrés à Winnipeg? A-t-on hésité un seul instant à les démobiliser? A-t-on suggéré qu'ils devraient rester sous les armes

un seul jour de plus qu'il ne fallait pour les démobiliser? Pas du tout. Après que la ville de Winnipeg leur eût souhaité la bienvenue, et que le général Ketchen les eût passés en revue, ils furent aussitôt démobilisés, et tous prirent le chemin de leur foyer, à l'exception de deux cents quatre-vingt qui appartenaient à la ville de Winnipeg.

Ces soldats de Winnipeg se rassemblèrent autour du général Ketchen pour lui dire au revoir. Voici les derniers mots qu'ils lui adressèrent: " Eh bien, général, nous serons ici, à Winnipeg, et vous saurez où nous trouver au besoin".

(La motion tendant à lever la séance est repoussée à mains levées.)

Le très hon. sir Robert Borden (premier ministre) propose que la Chambre soit ajournée au mercredi, 4 juin.

Adoptée.

La séance est levée à une heure moins dix minutes, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 4 juin 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE RELATIF AUX JOURNAUX DE LA CHAMBRE.

M. Nickle, du comité spécial chargé d'étudier la question de la fusion des Procès-verbaux et des Journaux de la Chambre, pour raison d'économie, présente le rapport suivant:

Votre comité ayant soigneusement étudié cette question, vous propose que la distribution des exemplaires reliés des Procès-verbaux soit aboli.

Comme les Journaux, dans leur forme actuelle, accusent une foule de répétitions inutiles, et comme les Procès-verbaux sont actuellement rédigés conformément à certaines formules usitées dans les Journaux, et qu'ils donnent un compte rendu complet et précis des délibérations de la Chambre, votre comité est d'avis qu'un changement serait avantageux, tant au point de vue de l'efficacité que de l'économie, et propose que le texte actuellement utilisé à titre de Procès-verbaux soit substitué à celui des Journaux, élaguant ainsi la nécessité de recomposer la matière pour les Journaux.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 126), adopté par le Sénat, concernant la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. DESLAURIERS demande:

1. Quel est le revenu total de chaque station du Transcontinental, par mois, pour l'année 1918, sans détail?
2. Combien de wagons ont été reçus et expédiés, par mois, dans chaque gare?

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

1. Il n'est pas dans l'intérêt du réseau des chemins de fer nationaux canadiens de donner aux réseaux concurrents des renseignements sur les opérations faites dans chaque gare soit sous la forme de recettes soit sous celle d'expéditions de wagons.
2. Répondu sous le n° 1.

ALLEYN TASCHEREAU.

M. MORPHY demande:

1. M. Alleyn Taschereau était-il fonctionnaire du ministère de la Justice, du chef de la loi du service militaire, dans la ville de Québec?
2. Sa conduite, comme tel, a-t-elle été discutée quant à son administration des deniers publics?
3. Des instructions ont-elles été données pour qu'il soit poursuivi?
4. Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-il pas été poursuivi?

L'hon. M. MEIGHEN:

1. Oui.
2. Oui.
3. Oui.
4. Les représentants du ministère de la Justice ont demandé l'émission d'un mandat. Le magistrat de Québec, après avoir fait une enquête, a refusé d'émettre un mandat. Tous les renseignements ont été communiqués au procureur général de la province de Québec en appelant son attitude sur la question et lui demandant de prendre les mesures qui pouvaient être nécessaires dans l'intérêt de la justice.

COMMISSION DES PENSIONS DU CANADA.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

1. Combien de membres compte la commission des pensions du Canada?
2. Quels sont leurs noms et la date de leur nomination?
3. Qui est secrétaire de la commission?
4. Quel est le dossier militaire du secrétaire, s'il en a?
5. Est-il vrai que les fonctionnaires, médecins, hommes de loi ou autres, employés par la commission, n'ont fait aucun service militaire outre-mer?
6. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et leurs appointements?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. La commission des pensions se compose actuellement de deux membres; la place d'un des commissaires est vacante.

2. Le lieutenant-colonel J. T. C. Thompson, D.S.O., nommé le 9 décembre 1918, et le major Stanley B. Coristine, nommé le 17 février 1919.

3. La postion de secrétaire est vacante pour le moment. Les fonctions sont toutefois remplies temporairement par l'ancien secrétaire, le major Stanley B. Coristine, en plus de ses autres occupations.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Oui.

6. K. Archibald, $4,800 par an; F. C. Baker $2,200; R. R. Bélanger, $1,700; Dr W. D. M. Bell, $3,500; col. C. W. Belton, $5,000; col J. S. Dunbar, $4,700; cap. W. L. Germaine, $2,600; Dr W. O. Gliddon, $3,500; J. Inglis (pour du service fait en partie à Brandon), $420; cap. E. King, $2,900; J. Kittle, $1,700; J. C. Letellier, $1,500; N. McIlveen, $1,800; F. T. Orgill, $1,800; J. A. W. Paton, $2,900; G. Sleeman, $1,600; P. Williams, $1,100.

En plus des précédents, M. M. E. Bailey, ingénieur mécanicien consultant, a été employé temporairement par le commandant J. K. L. Ross, à raison de $833.32 par mois. Cet emploi sera supprimé le 18 août 1919.

SON HONNEUR LE JUGE CLEMENS.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Qui était commissaire royal dans l'enquête tenue en Colombie-Anglaise au sujet du juge Clemens, et quand cette enquête a-t-elle été tenue?

2. Quelle somme le Gouvernement a-t-il payé à ce commissaire royal pour ladite enquête?

L'hon. M. MEIGHEN:

1. Le Gouvernement n'a pas connaissance de la nomination de ce commissaire.

2. Répondu sous le n° 1.

NOVA SCOTIA CARRIAGES, LTD.

*M. DUFF demande:

1. Quel loyer le Gouvernement a-t-il payé à la Nova Scotia Carriages, Limited, ou aux liquidateurs, porteurs d'obligations de la compagnie, pour l'usage, par le ministère de la Milice, du bâtiment de la carrosserie, à Amherst, Nouvelle-Ecosse, et à qui les paiements ont-ils été faits?

2. Quel usage fait-on de ce bâtiment à l'heure actuelle?

3. Quand le contrat d'occupation se termine-t-il?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): Département des Travaux publics—

1. $3,500 au 25 mars 1919; (b) payés à Percy C. Black, d'Amherst, et à John W. Regan, d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, comme liquidateurs de la Nova Scotia Carriages, Limited.

Département de la Milice et de la Défense:

1. $100 pour loyer d'un étage dans les bâtiments de la fabrique durant une semaine seulement.

2. Installation des troupes rapatriées qui peuvent être retenues avant leur départ d'Halifax et installation pour la station de démobilisation des troupes, du district militaire n° 6 à Amherst.

3. Le 25 mars 1920.

COLONEL F. W. MARLOW.

*L'hon. M. MURPHY demande:

1. Le colonel F. W. Marlow a-t-il reçu ordre de faire enquête sur le service de la santé militaire au Canada?

2. Dans l'affirmative, a-t-il ouvert cette enquête, et a-t-il plus tard fait rapport indiquand les résultats de son enquête?

3. Dans l'affirmative, quand ce rapport a-t-il été reçu?

4. Sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre?

5. Dans la négative, pourquoi?

Major général MEWBURN (ministre de la Miilce et de la Défense):

1. Par ordre de l'adjudant général du 14 août 1916, le colonel Frederic William Marlow s'est vu assigner par le commandant du district militaire n° 2 la tâche, à titre de principal inspecteur médical, de faire un rapport spécial sur les services de santé au Canada en rapport avec les services de santé d'outre-mer.

2. Le colonel Marlow a terminé son inspection le 16 octobre 1916.

3. Il a complété et envoyé son rapport le 20 octobre 1916, au commandant du district militaire n° 2 qui, à son tour, le 26 octobre 1916, expédia ledit rapport au secrétaire du conseil de la Milice à Ottawa. A peu près toutes les conclusions du rapport ont été mises à effet.

4. Oui; si l'on désire qu'il soit déposé.

5. Répondu sous le n° 4.

LE LIEUTENANT R. BATEMAN ET AUTRES.

*M. DESAULNIERS demande:

1. En quels endroits du Canada se sont enrôlés le lieutenant R. Bateman, le lieutenant J. Sanders, le major W. J. Hamilton, le caporal Richard William Morsdale, n° 410667, et le caporal George Sweeney, n° 410632, qui ont été outre-mer dans l'armée expéditionnaire canadienne?

2. Où sont actuellement ces personnes?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): 1 et 2:

Noms.	Lieu d'enrôlement.	Présent domicile.
Lt. K. Bateman, 94e bataillon...	Kenora, Ont.....	Encore outre-mer.
Maj. W. J. Hamilton, 21e bataillon de réserve.	Fort William, Ont....	Rayé des cadres, à Winnipeg, le 9 août 1918.
410667, caporal R. W. Worsdale, 38e bataillon.	Ottawa, Ont.....	Encore en service à Toronto, Ont.
410632, caporal George Sweeney, 38e bataillon.	Ottawa, Ont..... ...	Encore outre-mer.
Lt. J. Sanders, C.A.DC.....	Kemptville, Ont.....	A démissionné le 14 juin 1916.

L'EMBRANCHEMENT DE PUGWASH.

M. COPP demande:

1. Combien a coûté l'embranchement ferroviaire entre la ligne maîtresse du chemin de fer national et la briqueterie de Pugwash, Nouvelle-Ecosse, et quand le travail a-t-il été terminé?

2. Existe-t-il des comptes impayés de ce chef?

3. Quelles ont été les recettes totales de cet embranchement?

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

1. $92,452.67. Les travaux ont été complétés le 28 août 1918.

2. Oui; il y a quatre sections de l'emplacement de la voie dont le prix n'a pas été acquitté, comme suit: La succession Vickery, 2,700 pieds carrés de terrain et l'embarcadère pour les bateaux intercepté par le remblai de la voie ferrée; valeur approximative, $44. La succession Daniel Rogers, 2,700 pieds de terrain pour l'emplacement de la voie; valeur approximative, $82.50. Dans les deux cas, le titre n'est pas parfait. Nous avons acquis de la succession Edgar Bent, une superficie de 2,098 pieds carrés de terrain, valant $50. M. Bent revient d'outre-mer et il consent à accepter cette somme. Nous avons acquis de la succession John Tucker une superficie de 12,632 pieds carrés de terrain valant approximativement $19.14, ainsi que deux sablières situées hors de l'emplacement de la voie d'une superficie de 1.78 acre et dont la valeur est estimée à $257. Nous devons donc une somme totale de $286.14 à la succession Tucker. Le colonel Tucker a refusé cette offre, mais les héritiers sont maintenant prêts à l'accepter.

3. Les tarifs de transport pour les marchandises sont les mêmes sur l'embranchement des Nova Scotia Clay Works aussi bien que pour celles à destination directe de Pugwash, sauf pour les expéditions d'huile sur lesquelles on exige un droit d'aiguillage de un cent par cent livres. Les recettes de ce chef, à la fin de mars 1919, se sont élevées à la somme de $82.40. Du mois d'août 1918 à la fin de mars 1919, on a transporté sur cet embranchement 2,479 tonnes de marchandises et les chemins de fer du gouvernement canadien ont encaissé des recettes de $5,167.63 de ce chef. Relativement à cet embranchemnt, les Nova Scotia Clay Works se sont engagés à payer un loyer annuel de $1,700 pendant quinze ans.

L'HOTEL DU LAC SAINT-JOSEPH.

M. POWER demande:

1. L'hôtel du lac Saint-Joseph, au lac Saint-Joseph (P.Q.), appartient-il au chemin de fer national-canadien?

2. Dans l'affirmative, est-il vrai que le chemin de fer National-Canadien se propose de louer cette propriété au Pacifique-Canadien?

1. L'hôtel du lac Saint-Joseph est la propriété de la compagnie du chemin de fer Québec au lac Saint-Jean; la compagnie du Nord-Canadien détient 88.5 du capital et cette compagnie fait maintenant partie du réseau des chemins de fer du gouvernement canadien.

2. Non.

LABORATOIRES DES PRODUITS FORESTIERS.

M. POWER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes touchant les laboratoires des produits forestiers du ministère de l'Intérieur?

2. D'aucuns, parmi les principaux fonctionnaires de ces laboratoires, ont-ils quitté le service, d'autres doivent-ils le quitter parce que des appointements absolument insuffisants leur sont payés?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter les appointements des experts de ce ministère, afin que sa valeur soit accrue pour les exploitations forestières et les fabricants de papier du Canada?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. On nous a représenté qu'il faudrait payer au personnel technique un traitement plus élevé.

2. Certains fonctionnaires ont donné leur démission en faisant entendre que de meilleures chances s'offraient au dehors.

3. La commission du service civil s'occupe de cette question des salaires en même temps que de la réorganisation du service.

MAJOR ARGUE.

M. POWER demande:

1. Est-ce que le major Argue est commandant du Sanford Fleming Home, Ottawa?
2. Cet officier a-t-il été outre-mer?
3. Dans l'affirmative, pendant combien de temps?
4. Dans quelles unités a-t-il servi?
5. Sinon, quelles qualités spéciales a-t-il pour remplir la position qu'il occupe présentement?
6. Quelle rémunération reçoit-il?
7. Quelles allocations reçoit-il?
8. Depuis combien de temps a-t-il la direction de cet hôpital?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Non. On a supposé que cette question se rapportait au lieutenant-colonel J. Felton Argue, d'Ottawa.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 2.
4. Répondu sous le n° 2.
5. Le lieutenant-colonel Argue est président de la commission médicale permanente d'Ottawa et, pendant de nombreuses années de service, il a montré le plus haut degré de capacité militaire et professionnelle dans l'accomplissement de ses fonctions.
6. La solde de son rang, qui est de $7 par jour (comme officier ayant la direction des commissions médicales).
7. Allocation de $1.25 par jour en campagne.
8. Répondu sous le n° 1.

J. H. LEWIS.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quel poste occupe J. H. Lewis, fonctionnaire au ministère des Postes?
2. Quand a-t-il été nommé?
3. A-t-il été nommé par décret du conseil? Dans l'affirmative, quand?
4. A-t-il été promu d'une subdivision à une autre?
5. Dans l'affirmative, en vertu de quel article de la loi du service civil a-t-il obtenu cette promotion.
6. Quels sont actuellement ses appointements et ses fonctions?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. Agent pour les achats.
2. Le 26 septembre 1886.
3. Oui, par décret du conseil en date du 16 octobre 1886.
4. Oui.
5. En vertu de l'article 24 de la loi de 1908 sur le service civil.
6. $2,900. Il est chargé entièrement de faire les achats et les marchés relatifs au matériel postal et aux fournitures en général sous l'autorité de la commission des achats de guerre, et il est en outre chargé de la distribution de ce matériel ou de ces fournitures, moins ce que l'on obtient par l'entremise de l'imprimerie et de la papeterie.

CONFERENCE SUR L'HYGIENE SOCIALE.

M. BROUILLARD demande:

1. A-t-on dernièrement tenu une conférence d'hygiène sociale à Ottawa?
2. Le Gouvernement l'avait-il convoquée, ou avait-il aidé à la convocation? Dans l'affirmative, sur demande ou conseil de qui?
3. Les invitations à cette conférence ont-elles été envoyées par le Gouvernement? Dans l'affirmative, comment, et par qui ont été choisies les personnes qui ont été invitées?
4. Quel membre du Gouvernement était chargé d'envoyer les invitations, et par quel ministère ont-elles été envoyées?
5. Le Gouvernement a-t-il payé, ou a-t-il l'intention de payer le tout ou partie des frais de la convention; et, dans l'affirmative, quelle sera la somme totale des dépenses?
6. Dans quel fonds ou crédit prendra-t-on l'argent pour effectuer ces paiements?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Oui.
2. Oui; à la demande des autorités fédérales et provinciales en matière d'hygiène, demande formulée dans une résolution adoptée à une conférence de ces autorités tenue à Ottawa le 3 février 1919.
3. Oui. Ont été invitées à cette conférence les personnes investies de l'autorité en matière d'hygiène publique sous le gouvernement fédéral et sous les gouvernements provinciaux, aussi des représentants des organisations ou agences sociales intéressées aux choses devant faire l'objet de la conférence. Une liste de ces invitations a été soumise au Gouvernement par M. C. V. Massey, le secrétaire de la conférence des autorités fédérales et provinciales pour l'hygiène, autorités à la demande desquelles la conférence devait être tenue, et par le capitaine Gorden Bates, secrétaire de la conférence de l'hygiène social.
4. Les invitations ont été envoyées par sir Thomas White à titre de premier ministre intérimaire. C'est M. C. V. Massey qui a eu charge des arrangements à prendre pour l'envoi des invitations comme pour le détail des travaux.
5. Le Gouvernement n'a fait aucune dépense jusqu'ici, et il ne s'attend pas à payer les dépenses des représentants des autorités provinciales assistant à la conférence, mais il paiera les autres frais de la conférence.
6. Sur le crédit affecté aux dépenses casuelles du ministère de l'Hygiène et qui figurera au budget supplémentaire de l'année 1919-1920.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. GAUTHIER:

1. Quelle quantité de marchandises a été importée sans droits par la Dominion Steel Corporation, Limited, au Canada, en vertu du contrat basé sur l'arrêté du conseil n° 758?

2. Quelle était la nature de ces marchandises?

3. Etait-ce de la matière première ou des produits manufacturés?

Par l'hon. M. MURPHY:

1. Relativement à la page 459 du rapport du ministre des Forces d'outre-mer, 1918, et au paragraphe c "Films topiques", quelle somme totale a été payée pour les pellicules en question?

2. Ce paiement a-t-il été fait par le bureau des archives canadiennes de guerre à Londres? Dans la négative, qui l'a fait?

3. A qui l'a-t-on fait?

4. Ces films ou vues animées ont-ils été représentés au Canada ou ailleurs? Dans l'affirmative, dans quels pays?

5. A-t-on demandé un prix d'entrée pour ces représentations? Dans l'affirmative, quelles ont été les recettes de ce chef et à qui a-t-on payé l'argent?

6. Le Gouvernement a-t-il reçu le tout ou partie de ces recettes, et, dans la négative, quelle mesure, s'il en est, a-t-on prise pour recouvrer cet argent?

7. Ces films ont-ils été donnés, vendus, loués, ou autrement mis en disposition, à une compagnie particulière? Dans l'affirmative, à quelles conditions et quels sont les noms des membres de cette compagnie?

8. Est-il vrai, comme le supposent certains journaux anglais, que le coût des tableaux canadiens de guerre exhibés en Angleterre a été défrayé par les recettes des représentations de ces films ou vues animées? Dans l'affirmative, qui avait la garde des fonds, s'ils n'étaient pas remis au Gouvernement?

9. La Famous Players Film Company a-t-elle eu quelque relation avec les questions ci-dessus posées? Dans l'affirmative, à quelles conditions?

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

1. Quel était le coût primitif des trente-six chasse-marée du type C. D. dont parle l'honorable ministre des Affaires navales, à la page 2916 du hansard (anglais, édition non revisée?

2. Combien a-t-on dépensé pour réparer ces navires depuis leur achat jusqu'au 11 novembre 1918?

3. Qui a surveillé, au nom de l'Etat, la construction de ces navires?

4. Qui les a acceptés des constructeurs?

5. Cette personne est-elle encore dans le service?

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. GAUVREAU:

Copie du rapport de M. Décarie, surintendant des travaux publics de Québec, au sujet du quai de Cacouna-Est; aussi, copie de la requête avec les noms des personnes qui l'ont signée relativement au même quai de Cacouna-Est; aussi, copie des rapports, lettres, requêtes et demandes de J. A. Tremblay, au sujet du quai susdit de Cacouna-Est.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

REPRESENTATION PROPORTIONNELLE.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Si, comme on le dit dans la presse, nous devons renvoyer à une époque plus avancée de l'année l'étude des questions provoquées par le bill du cens électoral, le premier ministre voudrait-il voir s'il y aurait moyen de proposer au ministère d'avoir une conférence avec l'Orateur pendant les vacances, pour étudier la question de la représentation proportionnelle? Je suis certain que l'examen de cette question répondrait au vœu sincère d'une grande partie de la population.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Le Gouvernement s'occupera sérieusement de la proposition de notre honorable collègue.

L'AGITATION OUVRIERE A WINNIPEG.

L'hon. CHARLES MURPHY (Russell): Le premier ministre a-t-il d'autres renseignements à fournir à la Chambre concernant le règlement des grèves qui se sont déclarées dans la partie ouest du Canada?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je n'ai rien d'important à ajouter à ce qui a déjà paru dans la presse. Revenu hier de Winnipeg, le ministre du Travail (M. G. D. Robertson) nous a fait le récit de ce qui s'est passé là-bas. Je n'aurais rien d'utile à ajouter au très lucide exposé fourni l'autre soir à la Chambre par le ministre de l'Intérieur, qui a accompagné le ministre du Travail à Winnipeg.

Je n'ai pas cru devoir fatiguer la Chambre par la lecture des nombreuses communications que nous recevons tous les jours à ce sujet; cependant, je me ferai un devoir de lui donner connaissance de toute communication ayant une importance exceptionnelle que le Gouvernement pourra recevoir.

M. McKENZIE: Les journaux nous parlent tous les jours de comités de chemins de fer ou d'associations d'hommes attachés à l'exploitation de chemins de fer, qui agissent comme intermédiaires dans la grève de Winnipeg. En est-il vraiment ainsi?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il est parfaitement vrai que les six grandes organisations internationales ont offert leurs services en qualité de médiatrices, et qu'elles s'efforcent actuellement d'opérer un rapprochement entre les intéressés et d'amener une entente.

BALISAGE DE LA LIGNE DE NAVIGATION DE VANCOUVER A SKAGWAY.

M. THOMPSON (Yukon): Puis-je savoir du ministre de la Marine si des négociations

ont eu lieu avec le gouvernement des Etats-Unis en vue d'augmenter les feux et balises sur la ligne de navigation de Vancouver à Skagway (Alaska)? Je songe au naufrage du "Princess-Sophia" au large du canal de Lynn, au mois d'octobre dernier.

L'hon. C. C. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il n'y a pas à l'heure qu'il est de négociations entre le gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis relativement à la partie de la côte où le pays voisin doit installer des balises. Le regrettable accident arrivé au "Princess-Sophia" a eu lieu à un endroit de la côte qui est sous la juridiction du gouvernement américain; le Canada n'a rien à y voir. La ligne côtière du Canada s'étend vers le nord jusqu'à l'entrée du canal Portland, près de Port-Simpson; de là; elle s'infléchit dans la direction du nord-ouest. Au sud de la frontière internationale, la route vers l'intérieur est très bien tracée; de fait, il y a peu de représentations de la marine marchande qui ne soient pas écoutées. On tente tout ce qui est raisonnable afin de répondre aux besoins dès qu'ils se présentent. Au nord de Port-Simpson, la route vers l'intérieur passe en territoire américain; l'endroit où le "Princess-Sophia" a fait naufarge se trouve à près de 350 milles au nord de la frontière internationale.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES PARCS ET RESERVES FORESTIERES.

Le projet de loi (bill n° 125), déposé par l'hon. M. Meighen (ministre de l'Intérieur), tendant à modifier la loi relative aux parcs et réserves forestières, est lu une 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er (réserve forestière du lac Long).

M. CAHILL: Le ministre expliquera-t-il cet article?

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): En principe, tous les articles du projet de loi se ressemblent. Le projet détache simplement certaines étendues des réserves forestières telles que celles-ci sont actuellement établies par la loi. Cela a pour objet d'en favoriser la colonisation par des soldats. Toutes ces étendues ont été examinées, et chaque fois qu'il a été possible, des représentants du service de la sylviculture en ont fait l'inspection.

M. CAHILL: Ces changements n'ont-ils lieu que dans des cas déterminés, ou bien obtenez-vous l'autorisation d'opérer des changements semblables dans toutes les réserves forestières?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans chaque cas, le bill spécifie la superficie exacte qui sera détachée de ces réserves. Nous ne demandons pas de pouvoirs pour le Gouverneur en conseil.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (réserve forestière de Larch-Hills).

M. ROSS: Quelle est la superficie totale livrée à la colonisation dans toutes ces réserves forestières?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas fait l'addition. Le nombre exact d'acres détachés dans chaque cas est mentionné dans la dernière ligne de chaque article.

Sur l'article 6 (réserve de la montagne du Dauphin).

M. CAMPBELL: Des exemplaires de ce bill sont-ils prêts à être distribués?

M. le PRESIDENT: Le bill est déjà distribué et devrait se trouver dans la liasse des documents des députés; on peut se procurer des exemplaires au bureau de la distribution.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député, j'imagine, s'intéresse à la manière dont le bill s'appliquera aux réserves de Porcupine et de la montagne du Dauphin. Le bill détache de la réserve de Porcupine n° 2 une grande étendue de terre—c'est-à-dire cette partie de la réserve qui se trouve dans la Saskatchwan. Il décrit la superficie qui est ainsi détachée, et j'ai sous les yeux des cartes qui l'indiquent actuellement, je ne puis pas les montrer à tous en même temps, sauf en les mettant sur le bureau de la Chambre, ce que je suis prêt à faire. Je ne saurais donner d'autres explications que celles que le bill renferme.

M. CAMPBELL: Si je ne me tompe, le ministre se propose de commencer par prendre un certain nombre de townships dans la réserve, pour en détacher encore d'autres terrains plus tard. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne veux rien affirmer au sujet de ce qu'on prendra plus tard; le terrain que l'on détache aujourd'hui de la réserve a une assez grande superficie.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (réserve forestière n° 1 de Porcupine).

M. CAMPBELL: Quelle est la superficie du terrain que l'on détache de cette réserve?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans la province du Manitoba, la réserve de Porcupine mesure 777 milles ½ carrés, et nous en détachons 2 milles ½ carrés. Dans la Saskatchewan, nous prenons 376 milles ½ carrés de la réserve de Porcupine, ce qui aura pour effet d'en réduire la superficie actuelle de 3,246 milles ¾ à 2,870 milles ¼.

M. CAHILL: A quelle distance des voies ferrées la colonisation sera-t-elle permise dans ces réserves?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas encore adopté de règle absolument fixe à cet égard. Tant qu'une réserve forestière subsiste comme telle, il n'est pas utile d'y faire pénétrer les chemins de fer, car leur service n'y est pas nécessaire; mais quand les parties que nous détachons aujourd'hui seront habitées, le service d'une voie ferrée deviendra indispensable. Certaines parties des terres que nous détachons se trouveront sans doute à une grande distance de tout chemin de fer. Comme il faudra passer la rivière—je ne me rappelle plus comment on la nomme—on devra certainement construire des ponts. Tenant beaucoup à ces terres-là, les soldats iront s'y établir avec l'espoir d'être un jour dotés d'une voie ferrée. Mes honorables amis de Dauphin et de Nelson sont plus que moi en mesure de dire à quelle distance passe le chemin de fer.

M. CAMPBELL: Si je ne me trompe, pour la partie des terres que l'on détache de la réserve, le chemin de fer le plus proche passe à 6 ou 7 milles, tandis que pour d'autres parties la distance est de 15 à 20 milles et parfois même davantage.

M. NICHOLSON: Les terres que l'on détache ainsi se touchent-elles toutes, ou bien les choisit-on selon qu'elles sont plus ou moins propres à la culture? Si je fais cette question, c'est qu'une réserve court grand risque d'être détruite par l'incendie dès qu'il y a des habitants sur les terres qu'on y a réservées pour la colonisation.

L'hon. M. MEIGHEN: La superficie des terres détachées n'affecte point de forme régulière. Nous partons de ce principe que le sol doit être suffisamment propre à l'exploitation agricole ou à la culture mixte. C'est ce qu'il a fallu commencer par établir, et nous y avons mis beaucoup de soin, car à l'époque de la création de la réserve on avait la conviction que le sol était plus propre à la production qu'à toute autre chose. Ce nous fut une assez rude tâche que de ne point céder aux instances de ceux qui, désirant aller s'établir sur les réserves forestières, sont très souvent enclins à considérer comme arables des terres qui, en réalité, ne le sont pas.

Quoi qu'il en soit, après avoir fait l'étude la plus minutieuse de cette réserve de Porcupine, qui est la principale de celles que vise le projet de loi, nous ne nous sommes pas crus justifiables de garder cette étendue de terre. Nous la divisions en deux parties Je n'en puis donner l'idée plus exacte qu'en les indiquant sur la carte. Celle qui est à l'ouest est de forme oblonge, décrivant une ligne quelque peu irrégulière vers le nord; elle a à peu près la largeur de deux townships. L'autre affecte une forme à peu près carrée; elle se trouve plus vers l'est et à une vingtaine de milles de la frontière orientale de la Saskatchewan.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je connais cette partie-là du pays. Les terres que l'on détache de la réserve en Saskatchewan se trouvent au sud du cours inférieur de la rivière Red-Deer et au sud-est de la bifurcation d'Etomani. Elles étaient autrefois comprises dans la fameuse réserve que possédait un de nos vénérables sénateurs; elles étaient alors couvertes d'épinettes magnifiques. La réserve fut ravagée par l'incendie en 1886, et plus tard le feu détruisait tout ce qui y restait encore de bois. Elle est donc complètement dénudée, et le terrain est pour ainsi dire entièrement propre à l'agriculture.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis maintenant en état de donner une réponse plus complète à mon honorable ami de Pontiac (M. Cahill). Les terres détachées de la réserve de Porcupine s'étendent de l'est à l'ouest et forment un grand territoire de forme oblongue. Le chemin de fer Nord-Canadien passe à l'est, à l'ouest et au nord de ce territoire, à environ sept ou huit milles de l'extrémité nord de la partie exceptée, dont la largeur est d'à peu près douze milles. La distance entre les terres de la réserve excède rarement dix-neuf milles; elle est en moyenne de douze ou treize milles.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (Saskatchewan.—Réserve de la forêt des Pins).

M. CAHILL: Quelle est la superficie de cette réserve et qu'en détache-t-on?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout ce que l'on a détaché de la réserve forestière des Pins, c'est un quart de section et demi.

Je ne crois pas que ce soit pour un établissement de soldats; il s'agit plutôt de

terrains concédés à des squatters auxquels ceux-ci avaient droit avant l'organisation des réserves.

Sur l'article 10 (réserve forestière n° 2 de Porcupine).

M. CAHILL: Quelle est la superficie de la réserve?

L'hon. M. MEIGHEN: On a enlevé de la réserve n° 2 de Porcupine, dans la Saskatchewan, 376 milles carrés. Dans la réserve n° 1 qui se touve au Manitoba, on n'a enlevé que 2 milles ½ carrés. Le chiffre 2,305.5, à la fin ne veut pas dire que tant de milles ont été enlevés; il est purement descriptif.

Sur l'article 11 (réserve forestière des montagnes Rocheuses).

L'hon. M. MEIGHEN: La superficie totale de cette réserve est de 20,805 milles carrés. Elle sera de 20,804 après ceci, vu qu'on ne prendra qu'un mille carré pour un établissement de soldats. Il est situé à l'extrémité de la réserve et n'affectera nullement la nature ou la topographie de la réserve.

M. CAHILL: Approximativement, quelle est la distance du chemin de fer??

L'hon. M. MEIGHEN: Une certaine distance, mais le terrain a été choisi avant la fondation de la réserve, de sorte que la distance ne nous concerne pas particlièrement. Ce n'est pas pour un établissement de soldats.

Sur l'article 12 (Colombie-Anglaise: Réserve forestière de Nicola).

L'hon. M. MEIGHEN: Il s'agit d'une superficie de 3 milles carrés.

Sur l'article 13 (réserve forestière de Fly-Hill).

L'hon. M. MEIGHEN: On prend environ 4 milles carrés de cette réserve pour établissement de soldats.

M. MOLLOY: Ce terrain doit-il être donné aux soldats pour s'y établir?

L'hon. M. MEIGHEN: La méthode que nous avons mise à l'étude et qui, je crois, sera adoptée ne permettra de concéder les terrains de cette réserve qu'aux vétérans. C'est-à-dire que nul autre qu'un soldat ne pourra être admis sur la réserve; le soldat ne peut avoir de homestead; tout ce qu'il peut avoir, c'est la concession au soldat ou le homestead du soldat. Le droit à son autre homestead demeurera intact. Ce que nous avons à l'idée, c'est de faciliter au soldat de l'obtention d'une concession de vétéran de 160 acres sur cette réserve, et de mettre de côté, dans chaque cas, 80 acres adjacents, de sorte que si le soldat montre de bons résultats sur son quart de section, nous lui concédons les 80 acres, probablement à prix d'argent. Il se peut que ce ne soit pas pour la pleine valeur, mais à des conditions qui seront connues plus tard. En attendant on se propose d'adopter quelque disposition qui lui donnera l'usage de ces 80 acres. Voilà ce que la commission de l'établissement des soldats a maintenant en vue. Le projet peut être modifié, si on le juge à propos, mais pour le moment on a l'intention de donner au soldat une concession de vétéran, réservant 80 acres pour son usage. Plus tard, s'il fait preuve de qualités d'un bon cultivateur, il pourra devenir propriétaire de la terre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ce sera joliment loin du chemin de fer et il ne serait que raisonnable de faire faire le service de cette région par un embranchement de la ligne de Thunder-Bay. Il n'est pas juste d'établir des soldats à 20 ou 30 milles d'un chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: On se propose de construire une voie ferrée de Priestville, Saskatchewan, qui traverserait cette région dans une direction nord-ouest pour obtenir à la jonction de la baie d'Hudson. Voilà la ligne qui desservirait cette région.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cependant, une grande partie de l'est et de l'ouest serait encore sans service.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est possible, à moins que la ligne se rapproche suffisamment de l'est et de l'ouest.

M. CAHILL: Quel principe de propriété adoptera-t-on pour l'établissement des soldats?

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà un problème difficile. Jusqu'à présent, dans les concessions de terre, la préférence est donnée au premier demandeur. Il existe de sérieuses raisons contre l'emploi de ce système, surtout pour les soldats, parce qu'un homme que le service aurait rendu invalide serait dans une position désavantageuse. Voilà ce que la commission est à étudier, et si la loi de l'établissement des soldats actuellement soumise à la Chambre est adoptée, on procédera par le tirage au sort. Ce n'est pas que j'aime beaucoup cette méthode, mais je n'en vois pas de meilleure. Il n'est pas de moyen par lequel la commission pourrait accorder la priorité avec justice et équité. Aussi, la commission croit-elle qu'il

faudra avoir recours à un tirage au sort quelconque.

M. CAMPBELL: Je comprends la difficulté dont parle le ministre. Je ferai observer, cependant, que l'attention a été appelée sur cette affaire surtout par des vétérans qui connaissent bien la région.

Les soldats qui sont revenus du district de Dauphin et qui avaient parcouru ce district en diverses occasions, ont appelé l'attention de la commission sur ce sujet. Le père d'un de ces soldats l'occupait comme squatter depuis plusieurs années. Le point sur lequel je désire appeler l'attention du ministre est celui-ci: Etant donné les travaux de ces soldats, leur effort, qui eut pour résultat la distribution libre de ces terres, ne devons-nous pas avoir pour eux quelque considération? Ils ont accompli quelque chose qui mérite notre reconnaissance et il semble qu'il n'est que juste de leur accorder au moins les conditions faites au premier venu. Je n'ignore pas les difficultés qui existent, mais je désire plaider tout particulièrement en faveur de ces soldats.

L'hon. M. MEIGHEN: J'aimerais à ce que l'honorable député me transmette ses vues sous forme de lettre ou de mémoire et je pourrais ensuite discuter la question avec la commission relative à l'établissement des soldats.

(Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI TENDANT A REFONDRE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 19A), adopté par le Sénat, tendant à refondre la loi des chemins de fer

Sur l'article 374 (consentement de la municipalité pour la pose de lignes de transmission sur les grandes routes, etc.).

M. MOWAT: Je désire présenter un amendement au paragraphe 5 de l'article 374, en biffant ce paragraphe et en le remplaçant comme je vais l'expliquer à l'instant.

Le Sénat a jugé à propos de modifier la loi adoptée par les Communes en 1917 et ce, dans le but de favoriser un groupe de compagnies d'électricité. Il ne semble favoriser qu'une compagnie, mais en réalité il avantage un groupe de compagnies intimement liées. Le résultat de l'amendement incorporé dans le projet discuté devant le comité, c'est l'annulation de l'arrangement législatif spécial obtenu en 1902, lorsque la charte de la Toronto Niagara Power Company a été adoptée par la Chambre. C'est pour cette raison que je désire avoir l'opinion du comité sur la nécessité de remettre les choses telles qu'elles étaient en 1917.

Il y a plusieurs semaines et je dirais même plusieurs années que cette question est soumise à la députation. Dans un cas comme celui qui nous occupe, où les droits du public représenté par les municipalités, viennent en conflit avec les droits de particuliers, ou de sociétés industrielles, il s'ensuit toujours que la cause des municipalités se trouve à la fois si générale et si dispersée qu'elle ne peut recevoir l'attention qui est accordée à l'autre partie par les grandes compagnies surveillant attentivement les lois. Le public ne possède rien ou presque rien pour utiliser ses talents de persuasion sur les membres du Parlement; mais, par bonheur, il y a toujours à la Chambre un certain nombre de députés susceptibles de discerner ce qui favorise l'intérêt public au détriment, peut-être, d'un intérêt particulier ou spécial et faire en sorte que l'intérêt public soit sauvegardé. Les députés ont toujours pris soin d'étudier les arrêtés proposés, afin de voir à ce que les droits du public ne soient pas sacrifiés. En vérité, la liberté ne s'obtient qu'au prix d'une continuelle vigilance, quand de vastes intérêts financiers sont en jeu.

Nous trouvons ici, comme je vais le démontrer, une charte au moyen de laquelle on va accorder, par cet article spécial contenu dans l'amendement du Sénat, des millions de dollars—on ne peut s'empêcher de le dire—charte qui permettra à une compagnie ou à un groupe de compagnies d'étendre leurs opérations, non seulement dans l'Ontario où elles se trouvent actuellement, mais dans le Dominion tout entier. Cette charte permettra l'exploitation dans toutes les provinces du Dominion. Bien que les compagnies intéressées n'opèrent encore que dans une seule province, l'avantage obtenu par cet amendement sera si évident qu'elles n'éprouveront aucune difficulté à trouver des capitaux pour pousser leurs opérations dans d'autres provinces.

On pourrait croire qu'il est inutile d'entrer dans les détails de cette question parce qu'elle a été si souvent discutée, mais je constate que, dans cette discussion, il est surprenant de voir comment certains députés ne comprennent que le point de vue d'une seule personne avec qui ils ont discuté la chose, tandis qu'un autre député ne veut accepter qu'un autre point de vue. Ces

opinions sont contradictoires, et, dans le comité dont j'ai fait partie et qui a rapporté le projet de loi tel qu'il est, il y avait un certain nombre de députés qui m'ont dit qu'ils comprennent la question soumise au comité, mais qu'ils ne s'imaginaient nullement qu'on pût avancer autant d'arguments en faveur de la partie qui, selon eux, n'avait pas gain de cause. Néanmoins, j'en suis venu à une conclusion sur les droits et les torts des parties opposées relativement à ce projet de loi, et cela sans tenir compte des plaidoiries d'aucun intéressé, et je crois qu'il est de mon devoir d'exposer au comité les raisons qui m'ont fait adopter cette conclusion.

Aux derniers jours de la session de 1918, j'ai étudié la question dans tous ses détails dans le but de la scruter à fond. De cet examen j'ai tiré une certaine conclusion et j'estime qu'il est tout à fait dans l'ordre, en vue de renseigner mes collègues qui n'ont pas étudié la question à fond, d'en faire en peu de mots l'historique, et d'insister sur l'importance des principes que consacre cette loi.

En réalité, toute la difficulté provenait d'une omission dans le texte de la loi. En 1902, notre rédacteur des lois prépara le texte qui constituait civilement la Toronto and Niagara Power Company. Jusque-là il n'y avait rien à redire; mais ce même fonctionnaire, lorsqu'il s'agit, en 1903 de refondre ce statut, oublia, par inadvertance ou autrement, de tenir compte des droits garantis au public dans la charte de la compagnie. Les députés qui ne font pas partie du barreau n'ignorent probablement pas plus que les députés avocats que de temps à autre les lois canadiennes, ainsi que celles d'aucun autre pays constitutionnel, doivent, dans l'intérêt public, être revisées et refondues. On les modifie sans cesse. Il est très difficile, non seulement au citoyen ordinaire, mais encore à l'avocat praticien, de parcourir soigneusement tous les statuts et de s'assurer exactement de la teneur de la loi.

Il arrive donc qu'à certaines périodes, après des intervalles de vingt ans, dans le cas de certaines lois fédérales, et plus fréquemment dans le cas des statuts provinciaux—les lois publiques ont été revisées et refondues afin d'en coordonner le texte et de les rendre plus consultables—C'est le cas du bill des chemins de fer désigné sous le titre de bill des chemins de fer de 1888, mais qui fut, en 1903, revisé en conformité de la loi des chemins de fer de cette année-là. La raison qui me porte à dire que notre rédacteur des lois a fait dans la rédaction du statut, un oubli qui, si nous ne le corrigeons, équivaudra à priver ses bénéficiaires d'un droit public important, c'est qu'il a négligé d'inscrire dans la loi des chemins de fer de 1903 les dispositions de la charte spéciale de la compagnie tirées de la loi des chemins de fer de 1890. Nous avons obvié à cet état de choses: le Parlement a adopté, en 1903, cette charte qui satisfaisait les deux parties en cause; plus tard, en 1903, la loi des chemins de fer étant sur le point d'être refondue, le rédacteur, ainsi qu'il est d'usage, en pareils cas, a inséré une disposition abrogeant toutes les lois de chemin de fer antérieures. Certes, cela eût été parfait, si l'on avait inclu dans la nouvelle loi des chemins de fer refondue tous les droits conférés par les lois anciennes. Je suis certain que le rédacteur des lois pensait l'avoir fait, mais il aurait été à propos qu'au temps où il rédigeait la loi refondue de 1903, qui abrogeait toutes les précédentes, les parties intéressées ou, dans tous les cas, les citoyens du pays eussent été représentés et que, lorsqu'il rédigeait la disposition portant l'abrogation de la loi de 1899, qui édictait les droits publics, le gardien des droits du public eût dit: Halte-là, rappelez-vous que la loi de 1899 accordait au public de grands privilèges; en refondant la nouvelle loi ayant soin de ne pas abroger l'ancienne et de faire disparaître ces droits. Si l'on en avait agi de cette façon, jamais ce conflit ne se serait produit. Malheureusement, il n'est pas arrivé au rédacteur des lois de songer que par le rappel de la loi des chemins de fer de 1899, un tel état de choses se produisait. Toutefois, c'est bien ce qui est arrivé—et voici qu'on déclare maintenant que la loi de 1899 ne s'applique pas à la Toronto and Niagara Power Company.

Avant de continuer l'examen de cet aspect de la question, je dirai avec la permission de la Chambre, que ce projet d'amendement ne propose rien d'extraordinaire ni de supprimer des droits déjà concédés. Nous demandons seulement que la volonté expresse du Parlement, exprimée en 1902, c'est-à-dire il y a dix-sept ans, y soit respectée et qu'on la tienne comme s'imposant à toutes les parties dans cette affaire. On dit que d'autres intérêts et d'autres droits sont entrés en lice depuis la modification de l'ancien état de choses. Qu'on me permette de dire que jamais principe semblable n'a guidé le Parlement, mais que celui-ci a toujours semblé désirer, lorsqu'il adoptait des lois constituant civilement des compagnies, rendre justice aux corporations et au public. On peut en trouver un exemple dans l'amendement apporté dans la loi à la compagnie de

téléphone Bell, de 1906. On se rappelle que cette compagnie jouissait de grands privilèges, à l'origine. Le téléphone était chose nouvelle et les gens désiraient le voir installer dans leurs demeures, dans leurs boutiques et leurs bureaux. On ne savait pas exactement ce qui se produirait quand une compagnie de téléphone s'installerait soudainement dans une ville pour faire ce que bon lui semblerait des rues de cette ville, sans aucun égard à la commodité des citoyens ni aux droits du conseil, ou de l'ingénieur municipal sur ces rues. La compagnie de téléphone Bell était à ce point certaine de ses droits qu'elle commença à exécuter dans la ville de Toronto, des travaux qui empiétaient sur les droits généraux des citoyens relativement à la voirie. Un litige s'ensuivit; la cause fut portée au conseil privé et ce tribunal décida que la compagnie de téléphone Bell d'après sa charte avait le droit d'agir ainsi, sans demander l'assentiment des autorités municipales.

Ceci eut pour effet d'intensifier le mécontentement des autorités municipales dans tout le Canada et de leurs défenseurs au Parlement, et rendit d'autant plus indispensable la garantie des droits des municipalités contre l'empiétement de ces grandes sociétés d'utilité publique. C'est pourquoi, lorsque la compagnie de téléphone Bell demanda au Parlement en 1906 l'autorisation de modifier sa charte et d'augmenter son capital—ce qui, à première vue, ne semblait pas énorme—le Parlement profita immédiatement de l'occasion pour exiger que la même disposition qui avait été insérée dans la loi constituant la Toronto and Niagara Power Company fût insérée dans la loi de la compagnie de téléphone Bell de 1908. Or, il n'y a pas de doute que le Parlement, en décrétant dans cette loi que la compagnie de téléphone Bell devait obtenir le consentement des autorités municipales avant d'entrer dans une ville, ne restreignît d'autant les droits acquis de cette compagnie. Ces droits se trouvaient être considérablement restreints et la loi reconnaissait en même temps aux autres compagnies de téléphone le droit de négocier avec les municipalités quand elles le désiraient. Tel est l'effet qu'a dû avoir la loi; cependant, la compagnie Bell s'y est apparemment soumise. Je remarque, en lisant le compte rendu officiel des débats de la Chambre en 1906, que le projet de loi relatif à la compagnie de téléphone Bell était présenté par l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) et l'on avait évidemment l'intention de faufiler le bill sans cette restriction. Mais finalement, les défenseurs des droits publics au Parlement, parmi lesquels se trouvaient être M. le juge Lennox, qui représentait alors Simcoe-Sud, et M. W. F. Maclean, le député de York-Sud, s'opposèrent très énergiquement à l'adoption du projet jusqu'à ce qu'il fût bien établi que la compagnie de téléphone Bell serait régie par la loi des chemins de fer. Voici l'article que l'on ajouta au projet de loi:

> Chapitre 61, lois de 1906:
> Cette loi et la compagnie de téléphone Bell du Canada seront sujettes aux dispositions de la loi des chemins de fer de 1903 et aux modifications qui y ont été apportées depuis.

Donc, voici un précédent qui établit nettement que les droits du public doivent être pris en considération et que les droits acquis ne peuvent prévaloir contre eux. C'est le principe que je demande au comité d'adopter de nouveau aujourd'hui.

Prenons le cas particulier qui nous occupe en ce moment. C'est celui de la Toronto Niagara Power Company, qui a obtenu du Parlement, en 1902, des pouvoirs corporatifs qui lui ont été concédés par ses amis au comité spécial chargé de l'examen du projet de loi des chemins de fer et que tout le monde reconnaît comme réellement très larges et très amples. Ces pouvoirs étaient très étendus, probablement parce que ceux à qui ils étaient donnés, étaient les premiers à fournir de l'énergie électrique de la chute du Niagara et l'on ne savait pas, à ce moment-là, quelle serait leur attitude à l'égard du public. Le fait même d'avoir accordé par cette charte des pouvoirs si complets, si larges, si étendus, devrait, il me semble, nous engager à faire d'autant plus attention que les droits de cette compagnie soient limités à ceux énoncés dans la loi passée autrefois et qui doit demeurer.

Si la compagnie a pris autrefois tout ce qu'il y avait de bon dans le marché, elle doit prendre aussi ce qu'elle considère être gênant; c'est la seule manière de rendre justice. Je prétends que la loi en question fut le résultat d'un contrat législatif distinct et spécial. Les tribunaux ont toujours tenu compte des contrats législatifs conclus entre le Parlement et les promoteurs d'entreprises. En réalité, dans la cause même de la compagnie de téléphone Bell dont j'ai parlé et qui est signalée dans les comptes rendus des causes de la cour d'appel de 1905, on voit que lord Macnaghten, en discutant le bill, a déclaré que la loi passée alors était de la nature d'un contrat, que la compagnie avait demandé quelque chose et qu'on lui avait concédé certains pouvoirs afin d'obtenir ce qu'elle désirait, mais que cela n'était pas suffisamment bien prouvé pour justifier une décision sur ce point.

Apparemment, il était d'avis—je ne fais que citer un cas entre bien d'autres—que s'il était prouvé au tribunal que ce fut un contrat législatif, le tribunal ne pourrait pas exiger l'application d'une loi qui serait incompatible avec ce contrat.

Je prétends que cette loi spéciale a été adoptée avec l'entente formelle, je dirai même avec la promesse des promoteurs que l'on y incorporerait la loi des chemins de fer de 1899, qui donnait aux municipalités des droits de contrôle tout spéciaux. On me permettra d'attirer l'attention du comité sur l'article 21 de la loi relative à la compagnie Bell. Cet article dit que les articles 90, et 136 à 169, etc., de la loi des chemins de fer s'appliqueront à la compagnie et à ses entreprises en autant que lesdits articles ne sont pas incompatibles avec les dispositions de cette loi et à la condition que partout où apparaît dans lesdits articles de la loi des chemins de fer le mot "compagnie", cela signifiera la compagnie d'énergie électrique que les présentes constituent en société.

Si j'appuie sur ce point, c'est que depuis que cette erreur de rédaction que j'ai signalée s'est glissée dans le texte, on a prétendu que les articles en question ne se rattachaient qu'aux compagnies de chemins de fer et non pas à une compagnie d'énergie ou de force motrice comme celle-ci, encore qu'il ressort clairement du texte que le Parlement a visé expressément la "compagnie de force" en décrétant que les dispositions de la loi des chemins de fer de 1899 s'appliqueraient à cette compagnie en particulier.

Quelles sont les dispositions de la loi de 1899 qui furent alors si clairement incorporées au texte? Elles se rapprochent sensiblement des dispositions de l'article 373 du bill à l'étude en tant qu'applicable aux compagnies de téléphone; or, plutôt que de les répéter dans l'article 374, que nous étudions en ce moment, le rédacteur, dans le paragraphe 3, réfère à l'article 373. Voilà pourquoi on n'incorpora pas dans la loi de 1902 toutes les dispositions de la loi des chemins de fer qu'on voulait appliquer, vu qu'il serait plus facile de se reporter aux articles.

Quand cette compagnie obtint sa charte, elle obtint deux choses: une restriction en faveur des municipalités touchant la maîtrise de ses rues, et en outre le pouvoir d'exproprier la propriété, ce qui est encore bien plus important. C'était une disposition fort importante, et à ceux qui prétendent que par suite d'une rédaction défectueuse touchant les droits restrictifs des municiplités,

[M. Mowat.]

la loi des chemins de fer de 1899 incorporée par cette article 21 n'a plus de valeur, je demande s'ils admettent que les droits d'expropriation de la compagnie sont également sans valeur. Je ne le crois pas. Les compagnies de ce genre combattent toujours pour conserver les avantages conférés par la loi et pour éliminer tout ce qu'elles jugent désavantageux.

Le meilleur moyen à adopter, croirait-on, serait de retrancher les articles touchant l'expropriation accordés par la charte en question, vu que le tribunal de juridiction supérieur a décidé que les articles restrictifs se trouvaient éliminés par suite d'une rédaction défectueuse. Si la compagnie doit se trouver exonérée des restrictions, elle doit renoncer aux bénéfices. Mais cela va sans dire, on ne saurait s'attendre que la compagnie le fasse, et d'ailleurs ses intérêts commerciaux s'y opposeraient.

Si l'on eût réellement incorporé dans la charte les articles 136 à 169 inclusivement, cela aurait ajouté plusieurs pages au statut et rendu la charte trop volumineuse. On pensa donc, à cette époque, qu'il serait parfaitement suffisant au but visé de se borner à référer aux articles eux-mêmes au lieu de les reproduire "in extenso". Je dois observer ici, en toute loyauté, qu'en 1901 la compagnie de force motrice d'Ottawa et Hull reçut la personnalité civile et qu'on se servit du même texte que voici:

L'article 90 de la loi des chemins de fer s'applique à la compagnie, mais nulle autre disposition de ladite loi ne s'y applique.

C'est-à-dire que la compagnie n'aurait pas de droits d'expropriation, similaires à ceux obtenus par la compagnie d'énergie de Niagara. Cette même année, la compagnie de force motrice du Saint-Laurent fut législativement instituée et l'article de la loi des chemins de fer fut textuellement incorporé dans la loi spéciale. Si on l'eût fait pour cette compagnie, cela nous eût épargné toute cette discussion. Mais par suite du singulier procédé algébrique qui a porté atteinte à la loi en question, parce qu'elle contenait une référence à une loi qui fut plus tard abrogée, on a décidé que l'abrogation de cette loi—par inadvertance, à mon avis—entraînait l'annulation des restrictions.

Voyons maintenant s'il y a eu un marché législatif. En 1902, deux députés aux communes, qui avaient reçu un mandat des municipalités ou se l'étaient attribué de leur propre mouvement, étaient les champions des droits publics.

Nommons d'abord Edward F. Clarke, un des députés de Toronto, un homme qui a été un de mes intimes amis et avec lequel j'ai

noué des relations d'affaires, parce qu'il était maire de Toronto—un des meilleurs maires dont cette ville ait conservé le souvenir—et comme j'étais alors un des avocats de la ville, j'eus l'avantage de rencontrer mainte et mainte fois M. Clark.

J'ai été frappé de l'intérêt qu'il prenait et du zèle qu'il déployait relativement aux diverses mesures législatives en faveur des droits des municipalités. Il était vraiment le champion de cette cause; nul mieux que lui ne discernait l'ingérence de quelque puissance qui détruirait les libertés bien gagnées ou achetées à grand prix par les municipalités. M. Clark faisait cause commune avec M. E. B. Osler, aujourd'hui sir Edmund Osler, qui s'alarma quelque peu au sujet de l'article 90, quand la loi en question fut adoptée; à son avis, il n'aurait pas fallu mentionner l'article 90, à titre de disposition incorporée au bill. Mais, disait M. Clark: "Quel inconvénient y aurait-il à préciser dans cette charte la nature des pouvoirs restrictifs accordés à l'ingénieur, ou au conseil de ville?" Or, ceux qui prétendaient que cette simple référence à la loi des chemins de fer était suffisante étaient les promoteurs de la loi; voilà ce qu'il importe de retenir ici. Ce n'était pas les municipalités, mais les promoteurs de cette loi qui demandaient cet article.

M. Pringle, alors député de Stormont qui avait pris en main le bill et s'en était acquitté avec beaucoup d'habileté, fit remarquer que l'article de la loi des chemins de fer était tout à fait suffisant et qu'il n'y avait aucune nécessité de le développer davantage dans le statut. M. Osler, s'exprime ainsi, à la colonne 647 des Débats de 1902:

> Quel mal y aurait-il à mettre dans la charte un article disant que cette charte sera astreinte à toute loi que la Chambre pourra voter concernant les compagnies électriques de cette nature?
>
> Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Sutherland): Cela existe déjà.
>
> M. Osler: En ajoutant l'amendement que je propose, on ferait disparaître tout doute.

M. M. K. Cowan, qui était président du comité spécial chargé d'étudier le bill, dit alors:

> Quand cette compagnie voudra ériger des poteaux et placer des fils dans les rues de Toronto, il lui faudra le consentement du conseil municipal ou d'autres municipalités qu'elle traverse.

Il est clair, par conséquent, que deux membres de la Chambre, qui consentaient à prendre l'avis d'avocats au comité—l'éminent avocat chargé du bill et des ministres de la couronne—ont pensé que c'était une bonne raison pour adopter le texte tel quel. Mais en outre, après quelques discussion et objection de M. Clark, M. Pringle s'exprima ainsi à la colonne 3652 des Débats:

> L'honorable député veut-il me permettre une question? Jusqu'à quel point l'article 90 de la loi des chemins de fer amendée en 1899, affecte-t-il cette question?

L'amendement se lit comme suit:

> "Lorsqu'une compagnie sera autorisée par un acte du Parlement à construire et à entretenir des lignes de télégraphe et de téléphone ou des lignes pour la transmission de l'éclairage, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, cette compagnie pourra, du consentement du conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les chemins, places ou autres lieu publics y entrer", etc...
>
> Je crois comprendre des paroles de l'honorable député que cet article de la loi des chemins de fer n'a pas le véritable sens qu'il comporte. Pour ma part, cependant, je le trouve bien explicite et bien clair. Toutes les compagnies qui veulent traverser le territoire d'une municipalité doivent commencer par obtenir le consentement des autorités municipales. Je veux maintenant savoir quel est l'effet des dispositions de cet article 90 de la loi des chemins de fer, amendée en 1899, relativement à la question qui nous occupe?

De sorte que cet article de la loi de 1899 qui, disons-nous, contenait une protection des droits du public a été adopté à la demande de la même compagnie qui cherche maintenant à la détruire par suite d'une interprétation hasardée de la loi par les cours. Mais le Parlement est au-dessus de toutes les cours. Le Parlement peut s'exprimer d'une façon qui peut paraître aux cours imparfaite, obscure ou de quelque façon inadmissible. Dans ce cas, tout ce que les cours ont à faire, c'est d'appeler l'attention sur la question. Mais, il est suivant moi absurde de dire que le Parlement devrait se soumettre à l'opinion des cours; nous sommes ici les liquidateurs et tout ce que les cours ont à faire c'est d'interpréter les lois que nous adoptons comme question de droit. Les cours prétendent que nous n'avons pas dit ce que nous avions l'intention de dire ou que nous avons oublié quelque chose que la loi devrait contenir; nous sommes volontiers disposés à remédier au mal. Mais je repousse complètement l'idée que notre action comme législateurs doit subir le contrôle des cours. De sorte qu'ici nous avons une entente législative distincte. Le bill fut adopté en dépit des objections de ces deux défenseurs des droits du public parce qu'on leur donna l'assurance que l'article 90 de la loi des chemins de fer trouvait ici son application. Et chacun pensa qu'il s'appliquait réellement—les promoteurs de la loi plus que quiconque, parce qu'ils avaient proposé eux-mêmes l'article.

Conformément à l'article 12 de sa loi spécial, cette compagnie a le droit de distribuer l'électricité, de devenir marchand de ce produit, de le vendre à ceux qui font usage d'électricité et elle avait aussi le droit de faire passer ses lignes principales à travers les municipalités sans distribuer d'électricité aux populations de ces municipalités. La compagnie avait ces deux droits et elle ne s'est jamais un seul instant opposé aux pouvoirs restrictifs introduits dans la loi de 1902.

Nous arrivons ensuite à la révision de 1903, abrogeant la loi de 1899. Je dois informer les profanes de la Chambre qui peuvent ne pas le savoir—je m'adresse naturellement aux avocats qui sont au courant —que la loi est celle-ci: Il y a dans chaque volume des statuts revisés ou consolidés une clause portant que les dispositions de la loi abrogée seront insérées dans la loi revisée à moins que le contraire ne soit exprimé. Notre dernière révision des statuts date de 1906 et voici ce que dit l'article 1 des statuts revisés du Canada 1906, dans la partie réservée à l'interprétation:

Lorsqu'une loi est abrogée et que d'autres dispositions sont substituées par voie de refonte, toute mention faite dans une loi non abrogée..

C'est-à-dire, cette charte.

..de cette loi abrogée....

C'est-à-dire la loi des chemins de fer de 1899.

....relativement à toute opération subséquente, sera réputée une référence aux dispositions de la loi substituée se rapportant à la loi abrogée.

C'est assez clair, n'est-ce pas?

On serait porté à croire que du moment que la cour d'appel d'Ontario,—la division d'appel composée de cinq juges: le juge en chef Moss, et les juges Garrow, Magee, Meredith et McLaren,—a décidé qu'il était assez clair que le statut revisé s'appliquait, la cause n'irait pas plus loin; cependant, elle a été portée en appel. La cause a été soumise au conseil privé; or c'est à la suite de la décision du plus haut tribunal de l'empire—et c'est heureux pour ces compagnies qu'elles aient obtenu un jugement favorable—qu'elles s'adressent au Parlement à cette heure et présentent leur cas ainsi qu'il suit: En 1902, le Parlement a adopté un statut décrétant que nous devons obtenir le consentement des municipalités avant d'avoir le droit de planter nos poteaux dans leurs rues; nous avons accepté cette interprétation des dispositions de la loi jusqu'en 1911. A cette époque, toutefois, nous avons été obligés d'entreprendre un procès parce que la petite ville de Toronto-Nord, située à environ quatre milles au nord de Toronto, s'est opposée à ce que nous établissions des lignes pour la transmission de l'énergie sur le parcours de certaines rues et commença à raser les poteaux que nous avions plantés. Nous avons institué des procédures contre la municipalité et nous avons eu gain de cause deux fois devant les tribunaux; nous avons obtenu des décisions en notre faveur qui nous confèrent des droits acquis à cette heure.

Je retiendrai encore quelques instants l'attention de la Chambre, afin d'examiner le bien fondé de cette prétention. Du moment que ces compagnies affirment qu'elles ont des droits acquis à la suite d'une décision rendue par le plus haut tribunal de l'empire, il est tout naturel de supposer que les deux parties en cause ont comparu devant ce haut tribunal et ont exposé la question sous tous ses aspects, chacune à son point de vue. Il est tout naturel de supposer que les choses se sont passées ainsi; on est porté à croire que le plus haut tribunal de l'empire a donné gain de cause à l'une des parties après avoir étudié l'affaire à fond et à la lumière de la loi.

Or, quels sont les faits? Ils sont loin d'être tels; en réalité, c'est justement le contraire qui s'est produit. Le prétendu jugement du conseil privé sur lequel les compagnies basent leurs prétentions est une décision judiciaire purement et simplement sur l'interprétation des statuts et des termes employés par notre juriste parlementaire; c'est tout. On a fait valoir qu'il était de la plus haute importance que cette compagnie, l'une des premières à s'occuper de la transmission de l'énergie électrique des chutes Niagara aux municipalités de la province d'Ontario, ne devrait pas être dans l'obligation de solliciter le consentement des municipalités que traversent ses lignes, parce qu'il pourrait arriver que certaine municipalité et peut-être un misérable township, pourrait à un moment donné arrêter le prolongement de son réseau en refusant son consentement, ce qui serait la ruine de l'entreprise. Voilà sous quel aspect la question a été soumise au conseil privé, au nom des compagnies. D'un autre côté, les municipalités ont représenté au conseil privé qu'il valait mieux, dans l'intérêt du pays, qu'elles aient le droit de commettre des erreurs et de refuser aux compagnies le droit de passage sur leur territoire, si elles le désirent. Elles seraient peut-être imprévoyantes et ennemies du progrès en agissant ainsi; cependant, elles ont le droit de refuser leur consentement et de commettre des erreurs, si erreur il y a.

Quelles sont les observations que font les membres du conseil privé relativement à

ces deux exposés contraires du fond de la question, qui leur ont été soumis. Ils s'expriment comme suit à la page 840:

> Lord Haldane: Si les pouvoirs que confère cet article (article 90) déplacent les pouvoirs moins restreints de pénétrer dans les limites des municipalités sans leur consentement, qui leur sont conférés par l'acte qui les a institués, les appelants (la compagnie d'énergie, ont tort. Vos Seigneuries doivent donc décider cette question. Vous devez vous rappeler qu'une cour de justice n'a pas le droit de conjecturer laquelle des deux politiques venant en conflit le législateur a eu l'intention de faire prévaloir; le tribunal doit se contenter d'interpréter les termes des statuts applicables dans l'ensemble.

Ces considérants défendent donc aux compagnies d'énergie électrique de venir soutenir que le conseil privé a rendu jugement après avoir examiné leur cause à fond. Le conseil privé l'a déclaré en toutes lettres: "Nous ne nous prononcerons pas sur cet aspect de la question; nous nous contenterons d'interpréter les statuts purement et simplement". N'importe quel profane est en mesure de se rendre compte comme le jugement est limité et il s'en est fallu de bien peu qu'il ne fût défavorable aux compagnies.

Toujours est-il que le jugement, qui n'est pour ainsi dire ni chair ni poisson, envisage ensuite l'aspect de la question au point de vue de la compagnie.

Or, le jugement se résume à ceci: Leurs Seigneuries décident que, bien que la loi des chemins de fer de 1899 doive s'appliquer à la charte de la compagnie et que partout où se rencontre le mot "compagnie" dans ladite loi des chemins de fer, il désignera une compagnie d'énergie, il se trouve toutefois que cette loi a été abrogée. Les juges du conseil privé ont donc été obligés d'examiner la loi de 1903 qui a abrogé l'acte de 1899; or dans cette dernière loi malheureusement, le mot "compagnie" sert à désigner une compagnie de chemin de fer et non une compagnie d'énergie. Voilà donc la base sur laquelle s'appuie le jugement du conseil privé; elle est la conséquence d'une loi inefficace adoptée par le Parlement et de la négligence de notre juriste à sauvegarder les droits conférés au Parlement. La précaution que le Parlement avait prise de décréter que le mot "compagnie" signifie une compagnie d'énergie ne sert à rien, parce que la loi refondue des chemins de fer de 1903 édicte que le mot "compagnie" désigne une compagnie de chemin de fer purement et simplement. Donc, puisque cette compagnie d'énergie n'est pas une compagnie de chemin de fer elle échappe aux restrictions que nous avons imposées en 1902.

Il est donc évident à mon sens que nous devons revenir en arrière et nous placer dans la même situation que nos prédécesseurs en 1902, qui avaient l'intention de prendre certaines mesures, qui avaient un mandat de protéger les droits du public et qui le firent en adoptant une certaine loi.

Nous ne devrions pas hésiter à faire ce que l'on a fait en 1902, et ce que la Chambre a fait en 1917, quels que soient les droits acquis dans l'intervalle. Je doute fort, pour ma part, que de pareils droits en souffrent beaucoup. Comment peuvent-ils souffrir d'un changement qui ne fait que rendre valable une loi de 1902? C'est en 1902 que cette compagnie a obtenu sa charte et, jusqu'en 1911, jamais nous n'avons entendu dire un mot de cette dispute. Jusque-là, elle reconnaissait l'obligation d'avoir à obtenir le consentement de la municipalité, et non seulement ce consentement, mais beaucoup d'autres choses prévues dans la loi de 1899. Les plus anciens d'entre-nous se souviennent sans doute qu'autrefois la Montreal Telegraph Company et la Dominion Telegraph Company, maintenant réunies, et la Bell Telephone Company pouvaient ériger leurs poteaux dans les rues de n'importe quelle ville et agir presque complètement à leur guise. Nul pouvoir n'existait de les en empêcher, sauf que, dans un cas, elles étaient tenues à peindre ces poteaux. Mais cela ne vaut guère la peine d'en parler. Chacun de nous se souvient que, dans une des plus belles rues de la ville, les compagnies avaient érigé des poteaux surmontés de barres établies à une si faible hauteur qu'un homme conduisant une charge de foin ne pouvait passer sous elles. Elles garnissaient une rue d'une double ligne de poteaux qu'elles disposaient de façon que les pompiers ne pouvaient dresser leurs échelles contre un édifice en feu, et elles étaient devenues de bien d'autres manières un danger pour la vie des passants. Depuis vingt-quatre ans que cette Chambre a pour la première fois accordé l'autorisation législative à une compagnie de forces hydrauliques, c'est-à-dire en 1895, le Parlement a toujours été d'avis que les conseils municipaux jouissaient en ces matières d'une autorité suprême. Dans toutes les lois qui ont suivi, comme, au reste, dans la loi des chemins de fer, il est prescrit qu'elles doivent consulter l'autorité municipale et ne pas mettre d'obstacles à la circulation. Les fils doivent être suspendus à une certaine hauteur et les poteaux doivent être perpendiculaires. En outre, le droit existe d'abattre les poteaux et les fils au cas d'incendie, sans

nulle obligation d'indemniser la compagnie, et les arbres ne doivent pas subir de dégats. Mon honorable ami de Gaspé nous a dit aux séances du comité qu'une de ces compagnies avait abattu un bel arbre chez lui, et nul recours contre elle. J'espère que l'honorable député s'en souviendra lors du vote sur l'amendement. Il était, en outre, prescrit que les travaux à exécuter dans toute rue ou sur toute place publique le seraient sous la surveillance de l'ingénieur de la ville, que les ouvriers porteraient un insigne et ne pénétreraient dans aucune maison d'habitation sans y être autorisés, que le déplacement provisoire de fils ou de poteaux n'auraient lieu que dans le cas de nécessité.

Douze paragraphes protégeant les droits des municipalités sont aujourd'hui supprimés par cet amendement du sénat, si la Chambre ne le rejette point. Je ne crois pas que le cri d'alarme de ceux qui se réclament de droits acquis doive nous détourner de notre devoir en ce qui regarde cet amendement. En 1902, la compagnie a obtenu le droit d'aller n'importe où au Canada et d'émettre des obligations. Elle opère aujourd'hui dans la province d'Ontario, mais les immunités dont elle jouit sont de telle nature que, si elle vient à bout de notre résistance, nous pouvons nous attendre à la voir bientôt s'insinuer dans toute province où il peut y avoir des forces hydrauliques à exploiter. J'ai dit qu'elle avait obtenu le droit de pénétrer dans une province quelconque, et d'y émettre des obligations jusqu'à concurrence de 1,500,000 piastres, et c'est ce qu'elle a fait.

Après sa constitution en 1903 par cette charte, elle a vendu ses droits à une autre compagnie, la Electrical Development Company, dont le siège est à Niagara-Falls. Cette dernière a pris toutes les obligations de 1,500,000. Il en résulte que les obligations de celle-ci ne sont nullement touchées, puisque dans le moment elles ne se trouvent pas à la bourse. La compagnie prétend que cela importe peu, puisqu'elle est affiliée à quelque autre compagnie. Quoi qu'il en soit, l'Electrical Company est devenue propriétaire des obligations de l'autre et elle met à profit les droits de transmission que l'autre avait. Elles ont opéré ensemble et ensuite il s'est formé une compagnie distincte, ne possédant aucun bien matériel. Elle n'avait aucune propriété, mais disposait de toutes les actions de l'Electrical, de la Toronto Niagara Falls Company et aussi, je crois, de la Toronto Electrical Company. Ce groupe s'appela la Toronto Power Company.

[M. Mowat.]

Cette dernière compagnie hypotéqua en 1911 les biens de toutes les compagnies pour une somme de 25,000,000 piastres; elle en émit 18,000,000 piastres sur un capital de un million. Dès avant, toutefois, que cette question des droits des municipalités s'agitât, le groupe avait émis des obligations pour 7,800,000 piastres, presque la moitié du total des obligations émises. On dira, peut-être, que s'il avait émis, en vertu de cette charte, des obligations pour une somme ronde de 8,000,000 piastres, cette charte qui, pensait-on, assurait aux municipalités leurs droits, il n'aurait guère obtenu davantage après la décision rendue en 1912 par le conseil privé. Il dit maintenant: nous avons certains rivaux; il existe dans la province un service d'utilité semi-publique, que l'on appelle la compagnie hydroélectrique, et il est devenu notre rival; cette question de consentement a aujourd'hui beaucoup plus d'importance qu'auparavant, puisque les municipalités peuvent s'entendre avec l'Hydro et ne pas donner ce consentement.

Mais cela n'aurait pu arriver en 1911, lors de l'émission de ces obligations. Une compagnie qui veut vendre des obligations emploie un avocat versé dans le droit commercial; s'il est d'avis que, d'après la loi, les obligations ne reposent pas sur une bonne base, elles ne sont pas mises sur le marché des valeurs. Si, par exemple, avant de mettre ses obligations en vente, la compagnie a demandé à M. Lash ce qu'il en pensait, qu'a dû trouver M. Lash? Si c'était avant 1912, époque où la compagnie a obtenu cette décision établissant la défectuosité de la rédaction, il a dû trouver que la charte même en vertu de laquelle la compagnie agissait, reproduisait la loi des chemins de fer, d'après laquelle il lui fallait le consentement des municipalités. Par conséquent, le public, qui se préoccupe seulement d'avoir l'opinion d'un juriste éminent, n'a eu que ce renseignement-là et a pu dire: Nous avons accordé cette charte à la seule condition que les municipalités eussent des droits. A quoi l'on répond: "Que sait le public du compte rendu des débats de la Chambre, de ce qui a fait l'objet de la transaction de M. Clark, ou de ce que M. Osler et M. Pringle ont pu dire? Il ne lit pas le compte rendu officiel des débats, il n'en connait absolument rien. Très bien. Mais M. Lash en connaissait quelque chose, lui, puisque, de concert avec ses amis, il a amené le Parlement à imposer comme condition que les municipalités eussent le pouvoir de donner leur consentement. M. Lash me répondra peut-être

qu'en lui conseillant de vendre les obligations, il savait qu'il lui faudrait le consentement des municipalités. On dit: "Il pouvait en être ainsi jusqu'en 1912, mais après cette date, les conditions ont changé absolument; le Conseil privé, le plus haut tribunal de l'empire, a rendu une décision en notre faveur." Mais ce qu'on ne dit pas, c'est que cette décision était basée sur de simples mots et non sur le fond de la question.

On ajoute que cette décision a modifié la situation. Cependant, les avocats auxquels la compagnie s'est adressée ignorent-ils qu'il est impossible de reconnaître, dans une loi de cette nature, une erreur grossière, d'après une décision du Conseil privé, et d'en rester là ? Non. Les municipalités se sont agitées, et il est à la connaissance de tous les hommes d'affaires que la lutte n'a commencé qu'à dater de la décision du Conseil privé. On a dû savoir et l'on n'a pas contesté que dès l'année suivante, c'est-à-dire dès 1913, par l'entremise de M. Geary, la ville de Toronto a dressé un mémoire d'après lequel il fallait présenter cette proposition d'amendement ou en présenter une autre dans le même sens. La question est donc soumise au Parlement depuis la session de 1913. Tout avocat s'occupant de corporations et tout détenteur d'obligations ont dû savoir que c'était là une question litigieuse au plus haut degré et que la proposition ne devait pas être adoptée tout simplement parce que, en raison de l'incapacité d'un rédacteur des lois, le Parlement avait rencontré un obstacle sur sa route. Je crois donc que la compagnie n'a pas droit d'employer les mots "droits acquis" pour servir les fins qu'elle se propose.

Certes, il nous importe de ne pas nuire aux droits acquis, surtout parce que nous sommes une nation qui emprunte. Annoncer que nous allons nuire aux droits acquis, ce serait nuire, par le fait même, à notre crédit, et il ne faut pas y nuire. Nous voulons être honnêtes et ne pas nuire aux droits déjà accordés; mais les mots "droits acquis" signifient des droits qui ont été gagnés, et nuire aux droits acquis signifie adopter une loi inopportune et tendant à servir des fins malhonnêtes. Cependant, on ne nuit pas aux droits acquis en adoptant une loi dans le seul but de remédier à un mal commis par inadvertance.

Au comité nous avons tâché de découvrir où ces obligations étaient allées, et le député de Calgary-Ouest (M. Tweedee) a surtout travaillé dans ce sens. Ce travail était, d'ailleurs, assez facile, puisqu'on avait déjà déclaré, en termes généraux, quelles avaient été placées en France, aux Etats-Unis, en Angleterre et au Canada. J'ose dire que la plupart furent placées au Canada et que ceux qui les ont achetées, appartenaient au même cercle que l'on retrouve dans ces compagnies fusionnées. Je puis me tromper, mais j'ai tout autant droit de le supposer et de le dire, qu'on en a de dire le contraire, parce qu'on n'a pas établi où ces obligations étaient allées, ce qu'on aurait bien pu faire, pourtant, attendu que les dossiers même le démontrent.

Nous avons eu l'avantage d'obtenir l'opinion d'un éminent avocat de la ville de New-York. C'était plaisir de l'entendre, car il est à la fois un orateur charmant, un homme très habile et un intellectuel de haute marque. M. James Beck,—c'est de lui que je parle—a dit qu'il représentait une compagnie du Wisconsin, qui achetait des obligations, mais il n'a pas dit pour quel montant elle en détenait déjà, ni de qui elle se composait, de sorte que nous n'avons pu savoir définitivement si ceux qui avaient placé de leur argent en raison de cette issue forfuite du litige engagé devant le Conseil privé avaient été trompés ou mystifiés.

Je suis porté à croire que tel n'est pas le véritable inconvénient, mais c'est le meilleur argument dont puisse se servir un simple membre du Parlement. Nous hésitons tous à voter pour quoi que ce soit qui lèse des droits acquis, et depuis un an ou deux, il a beaucoup été question d'actes qui nuisent au crédit du Canada. Cet éminent avocat de New-York nous a donné une leçon sur l'honnêteté dans le commerce et la législation. Bien qu'il pût nous enseigner la morale commerciale, il s'est borné à nous parler des détenteurs d'obligations et a complètement négligé de nous dire ce qu'on penserait dans son pays de ceux qui, ayant ratifié un marché au moyen d'une loi, essaieraient à répudier ce marché dès qu'ils découvriraient qu'une petite prescription législative le leur permet. Il s'en est tenu aux pauvres détenteurs de la dernière heure, mais s'il faut tirer la morale de cette affaire, je déclare qu'une compagnie, ou un groupe de compagnies ayant les mêmes directeurs, a mauvaise grâce de nous accuser d'empiéter sur des droits acquis ou de rendre une loi immorale, tout en cherchant à rendre au public une valeur qui n'est pas, elle le sait, celle qu'elle a obtenue du Parlement, parce que cet

article a été ajouté pour protéger certains intéressés et à la demande de ceux-ci.

Il nous faut maintenant répondre à la grande question: "Quelle est la chose la plus importante que nous, législateurs, ayons à faire dans les circonstances? Sommes-nous en présence d'un cas où des droits acquis seront lésés et où le crédit national souffrira? Importe-t-il plus de dire: "Marchons lentement et prudemment; mieux vaut lâcher prise que de faire dire dans d'autres pays que nous avons changé nos lois"? N'avons-nous pas d'autre objet, ou est-il plus important de tenter de protéger certains droits et certaines entreprises?

Il y a vingt-cinq ans, une agitation bien caractérisée s'est produite en ce pays et a été signalée à l'attention du Parlement. L'opinion publique exigeait l'assurance qu'on empêcherait des groupes de capitalistes et d'exploiteurs de se servir des rues des municipalités sans le consentement de ces dernières. Le Parlement l'a promis. Manquerons-nous maintenant de parole aux habitants de toutes les petites municipalités canadiennes qui n'ont pas le temps de se présenter devant le Parlement, pour plaider leur cause, parce que cette corporation prétend qu'elle a obtenu une décision favorable du conseil privé, que celui-ci est le tribunal de dernière instance et que, par conséquent, nous devons accepter la situation?

Un député croit-il que, de retour dans sa petite ville, il pourra donner une raison semblable à tout venant? Ses électeurs lui diraient: Ferez-vous une telle chose au moyen d'une loi; dresserez-vous un homme de paille et direz-vous que, parce que votre rédacteur des lois a mal interprété vos intentions, vous ne pouvez pas décréter des prescriptions nouvelles afin de remplir le mandat qu'on vous a confié? Il doit en être ainsi. C'est le raisonnement que nous entendons non seulement dans l'Ontario, où ces industries se poursuivent, mais dans toutes les provinces du Canada. Nous avons conclu un marché formel avec le public. D'un côté, se trouve le public qui n'est protégé que par des associations plus ou moins insignifiantes; de l'autre, se trouvent les capitalistes, et l'intérêt public en souffre.

C'est à nous de dire ce que nous ferons. Importe-t-il de rompre le marché que nous avons conclu, dit-on, ou de chercher à changer le marché que nous avons réellement conclu avec ces corporations? Selon moi, il n'y a qu'une réponse; c'est que nous devons agir en qualité de représentants du peuple, et non comme les représentants des corporations; que nous devons rétablir les prescriptions rendues en 1902, et remettre l'affaire en l'état ou elle se trouvait en 1917.

Je parlerai maintenant de l'amendement. En nous reportant au présent article, tel qu'il a été adopté par le Sénat, il saute aux yeux que celui-ci l'a habilement rédigé. Le paragraphe 5 dispose que:

Tous les pouvoirs spécifiques incompatibles avec les dispositions du présent article...

Avec les paragraphes 1, 2, 3 et 4 que les municipalités acceptent.

...et conférés à une compagnie...

C'est-à-dire à la Toronto Niagara Power Company.

...par une loi spéciale...

Par sa loi organique telle qu'elle a été interprétée par le conseil privé.

...par une loi spéciale, ou autre, ou par l'autorité du Parlement du Canada ou d'une province ne seront pas affectés par les dispositions du présent article...

Cela règle le cas de la Toronto Niagara Power Company. Mais il y a une espèce de parenthèse, et l'on prétend reconnaître certains droits aux municipalités.

...cependant, si une municipalité se plaint à la commission...

Il s'agit de la commission des chemins de fer.

...qu'une compagnie...

C'est de cette compagnie-ci qu'il s'agit.

...constituée en corporation par une loi spéciale ou une autre loi, ou autrement autorisée par le Parlement du Canada exerce ses pouvoirs d'une manière oppressive ou avec mauvaise foi, la commission peut connaître de cette plainte et, si elle le juge à propos, surveiller l'exercice de ces pouvoirs.

Les termes "d'une manière oppressive ou avec mauvaise foi" réservent apparemment certains droits à la municipalité, mais en réalité ils ne leur en accordent aucun; en effet, la pose de poteaux d'une certaine hauteur, d'un côté ou des deux côtés d'une rue, n'est pas chose dont on puisse dire qu'elle est faite d'une manière oppressive, et encore moins que c'est un acte de mauvaise foi, puisque cela est fait en conformité des droits conférés à la compagnie. Par conséquent, si la municipalité trouvant que les poteaux ne sont pas droits, qu'ils sont trop courts pour permettre aux pompiers de combattre les incendies, qu'ils ne sont pas peinturés, que ne reposant pas sur une base solide, ils pourraient tomber ou que la pose en a été faite sans l'assentiment préalable de l'ingénieur municipal.

si la municipalité, dis-je venait à se plaindre de cela à la commission des chemins de fer, celle-ci commencerait par lui demander de prouver que ces choses ont été faites "d'une manière oppressive ou avec mauvaise foi". La municipalité ne pourrait pas le prouver, puisqu'il n'y aurait eu ni action oppressive, ni mauvaise foi.

Ces termes ne signifient donc rien; aussi doit-on les biffer. Ils semblent favoriser les municipalités et, je ne crains pas de le dire, on comptait en trouver d'assez peu averties pour les agréer; mais les municipalités qui veillent au grain ne se payent point de mots vides de sens. Nous voulons donc que ces termes soient biffés, et c'est pourquoi je propose:

De modifier l'article 374 par la radiation du paragraphe 5 et la substitution du texte suivant:

(5) Nonobstant les prescriptions de l'article trois de la présente loi, les dispositions du paragraphe précédent visent et restreignent les pouvoirs de toute compagnie déjà constituée en corporation par une loi spéciale ou autrement autorisée par le Parlement du Canada, malgré que ces dispositions puissent être incompatibles avec celles de cette loi spéciale ou avec cette autre autorisation.

(6) Si une compagnie constitué en corporation par une loi spéciale ou autrement autorisée par le Parlement du Canada a acquis ou doit acquérir tout ou partie des biens, ou le droit à la possession ou à l'usage de tout ou partie des biens d'une compagnie ou d'une personne exploitant un système de distribution de l'éclairage, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans une cité ou ville, dans un village ou un township, en pareil cas, la compagnie faisant l'acquisition de ces biens doit remplir envers la municipalité, relativement auxdits biens, toutes les obligations par traité ou autrement contractées par la compagnie de laquelle lesdits biens ont été ou doivent être acquis.

Les municipalités ne tiennent pas à se dépouiller des droits qu'elles possèdent déjà, et c'est naturel. Depuis 1903, la loi autorise bien l'établissement d'une ligne principale à travers une municipalité; mais quand il s'agit d'une ligne de transmission, la compagnie doit d'abord solliciter le consentement de la municipalité et si ce consentement lui est refusé, il lui est loisible de s'adresser à la commission des chemins de fer. D'un autre côté, quand la compagnie veut vendre l'électricité; elle n'a pas, en pareil cas, la ressource de s'adresser à la commission des chemins de fer. Nous voulons qu'on s'en tienne aux droits dont nous jouissons depuis 1903; nous entendons qu'il n'y soit point porté atteinte.

Cependant, qu'on se rappelle bien ceci: en 1902, aux termes mêmes de son autorisation, la compagnie n'avait pas le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer dans les cas où il s'agissait de transmettre ou de vendre l'énergie électrique. La loi des chemins de fer fut votée en 1903, et maintenant, lorsqu'elle veut pénétrer dans une municipalité et que l'autorité municipale ne le lui permet pas, la compagnie a le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer; mais nous entendons que l'autorité municipale conserve le droit qu'elle a de s'opposer à la distribution de l'électricité dans les limites de la municipalité. C'est un droit qui n'a jamais cessé de lui appartenir depuis ce temps-là.

Pour les motifs que je viens d'exposer—qu'on me pardonne la longueur de mes observations, car j'ignorais, au moment où je rédigeais mes notes sur le sujet, que nous dussions avoir une température de quatre-vingt-quatorze degrés à l'ombre—je m'en rapporte à la décision du comité, me plaisant à espérer qu'il se prononcera en faveur des municipalités.

M. STEVENS: En prêtant l'oreille aux longues observations que vient de faire l'honorable député (M. Mowat), je me suis rendu compte du mal infini qu'il a dû se donner pour préparer le complet et savant exposé qu'il a fait de son sujet. Le commun des profanes est si souvent taxé de naïveté que j'éprouve quelque hésitation à prendre la parole sur cette question. Heureusement ou malheureusement, je ne suis pas avocat; aussi pensera-t-on que je ne saurais, simple profane que je suis, participer utilement au présent débat; néanmoins, étant de ceux qui, en ces deux ou trois derniers mois, ont observé avec un profond intérêt et un soin minutieux tout ce qui s'est dit sur ce sujet, je tiens à faire part en peu de mots ce que j'en pense et à faire connaître les motifs de l'attitude que je prendrai lorsque la question sera mise aux voix.

D'abord, je protesterai énergiquement contre l'insinuation que celui qui ne partage pas les vues d'un autre prétendant défendre les droits du public n'est que l'avocat de compagnies mercantiles. On a répété trop souvent cette accusation. Quant à ce qui me concerne, personnellement, ma conduite est bien connue. Dans toute discussion, il faut faire la part de l'équité et du sens commun, et je veux exprimer mon opinion sans être soumis à aucune attaque de cette nature.

On nous demande d'insérer une disposition spéciale dans une loi générale, que nous pourrions appeler la loi civile la plus importante du Canada, celle des chemins de fer, qui s'applique à toutes les compa-

gnies de chemins de fer, de téléphone et de télégraphe. Cette disposition spéciale se rapporte à un soi-disant pouvoir imprudent accordé à une compagnie, il y a quelque quinze ans, nous permettant, grâce à une certaine rédaction de la loi générale, de corriger ce que l'on prétend être une erreur.

M. FRIPP: Dans l'intérêt de ceux qui n'ont pu assister aux séances du comité spécial, l'honorable député voudra-t-il résumer quels sont les points en discussion entre la ville de Toronto et la compagnie d'énergie?

M. STEVENS: Si mon honorable ami a suivi le raisonnement...

M. FRIPP: Je n'ai pu suivre le raisonnement de l'honorable député de Parkdale (M. Mowat) et j'ignore encore quel est le différend.

M. STEVENS: J'avais bien l'intention de ne pas être entraîné dans aucune discussion individuelle. Il s'agit d'un différend entre la ville de Toronto et la Toronto, Niagara Power Company et ses filiales. Le point que je veux établir est que le Parlement ne s'intéresse pas à un différend particulier. Il étudie une loi qui doit s'appliquer à toutes les compagnies de chemins de fer, d'énergie, de téléphone et de télégraphe, et conséquemment...

M. TWEEDIE: Je m'oppose à cette déclaration dès le début. Il ne s'agit pas de différend entre la ville de Toronto...

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a la parole et ne peut être interrompu s'il n'y consent.

M. STEVENS: Je disais que je ne voulais pas discuter la question d'aucun droit particulier ni d'aucun différend privé. J'allais dire que nous sommes en train d'adopter une mesure se rapportant à toutes les compagnies dont j'ai parlé. Maintenant, on nous demande—je suis sûr que les arguments pénibles de mon honorable ami de Parkdale (M. Mowat) me permettront de le faire sans interruptions—d'insérer une disposition tendant à corriger une prétendue erreur de la loi de la Toronto, Niagara Power Company.

Quels sont les faits concernant la rédaction de la loi qui nous occupe? Voici. Le différend a été soumis aux tribunaux, et c'est là qu'il fallait le faire. Il est venu devant la cour du chancelier Boyd, qui a rendu une certaine décision que je ne discuterai point. La cour d'appel d'Ontario a cassé ce jugement. Alors, il y a eu appel au conseil privé, qui a maintenu le premier jugement. Quant à moi, je prends cette attitude selon les mérites de la cause: le premier jugement et le conseil privé me suffisent.

Depuis deux mois au moins, un comité spécial de la Chambre a entendu tous les jours une discussion interminable par les meilleurs avocats du Canada, représentant les deux parties. Puis, le comité a rendu sa décision, que l'on trouve dans la mesure actuellement sur le bureau de la Chambre. Maintenant, la question est soumise au comité—j'admets qu'on a pleinement le droit de le faire—et l'on nous demande de discuter de nouveau toute la question, en ce qui regarde ce point en particulier.

Si le Parlement a l'intention d'étudier de nouveau des pouvoirs octroyés il y a des années par une loi spéciale, il ne devrait le faire qu'après une enquête d'experts. Alors, les membres, munis du rapport de cette enquête, discuteront la loi qui aurait concédé ces pouvoirs imprudents. J'insiste sur ce point. Je le répéterai sous une forme quelque peu différente. Si un pouvoir imprudent a été octroyé à la Toronto and Niagara Power Company et si, en vertu de ce pouvoir, la compagnie intervient avec les droits municipaux à tort, ou contrairement à l'intérêt public, alors le moyen de réparer l'erreur est d'adopter une loi spéciale, limitant ou modifiant ce pouvoir.

Je crois être bien fondé quand je fais cette déclaration. Je ne crois pas qu'il soit sage de tenter de régler la question comme l'amendement le propose.

L'honorable député de Parkdale (M. Mowat) s'est servi d'un exemple comme d'argument pour établir sa cause. Par une longue argumentation il a voulu établir une similitude entre le cas du téléphone Bell et celui-ci. Cependant, monsieur le Président, je lui ferai remarquer que la loi de la compagnie Bell était une loi particulière, un amendement à leur constitution primitive, et c'est justement ce que je demande au comité d'étudier en ce moment. L'honorable député de Parkdale m'a fourni le meilleur argument possible pour l'attitude que je prends, c'est-à-dire qu'on devrait agir par une modification des pouvoirs contenus dans la charte elle-même et non pas dans la loi en général. Et si la procédure touchant la compagnie Bell vaut les égards que mon honorable ami suggère nous devons inévitablement en arriver à la conclusion que c'est la procédure à adopter dans le cas actuel.

Je dis donc et je maintiens, monsieur le Président, que c'est un mauvais précédent

à établir que de réparer les prétendues erreurs d'une loi particulière par un amendement à la loi générale. Mon honorable ami dit que nous donnons des pouvoirs plus étendus à la compagnie. Nous n'en faisons rien, et cela devrait être parfaitement clair à l'idée des honorables députés qui n'ont pas eu le privilège de siéger au comité spécial. Nous nous occupons de toutes les compagnies en général, par une loi générale, et ceci dispose immédiatement de l'argument.

Un autre point sur lequel mon honorable ami (M. Mowat) a fortement insisté c'est que le Sénat a modifié la loi que nous lui avions transmise. Je lui rappellerai que la loi discutée est entièrement nouvelle. Il est bien vrai qu'un projet de loi semblable a été présenté à la Chambre en 1917, mais cela n'avait rien à voir dans le projet actuel. C'est de celui-ci que nous nous occupons et nous devons nous occuper de ses mérites.

L'amendement de mon honorable ami est ainsi conçu:

Nonobstant les prescriptions de l'article trois de la présente loi, les dispositions du paragraphe précédent visent et restreignent les pouvoirs de toute compagnie déjà constituée en corporation, par une loi spéciale ou autrement autorisée par le Parlement du Canada, bien que ces dispositions puissent être incompatibles avec celles de cette loi spéciale ou avec cette autre autorisation.

Je tiens à ce que le comité fasse attention à ceci:

...nonobstant les prescriptions de l'article 3 de la présente loi.

M. NESBITT: Lisez l'article 4 qui s'y rapporte.

M. STEVENS: L'article 3 de cette loi générale, qu'entre paranthèses nous avons déjà adoptée, est comme suit:

Lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciae du Parlement du Canada se rapportant aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme prévalant sur les dispositions de la présente loi, dans la mesure nécessaire pour donner effet à cette loi spéciale.

On nous demande d'ajouter à cette loi un article qui dit que, nonobstant cet article nous ne tiendrons pas compte des pouvoirs conférés par la loi spéciale. En d'autres termes nous affirmons dans un article un principe que nous nions dans un autre article. Je crois que c'est très imprudent.

Nous ne devons pas non plus oublier que d'autres lois peuvent être affectées. Nous disons dans l'amendement proposé qu'il s'appliquera à toutes les lois spéciales. Au cours des cinquante dernières années, depuis la confédération, on a adopté des centaines de lois accordant des pouvoirs à des compagnies de téléphone, d'énergie électrique, de télégraphe et ainsi de suite et, néanmoins, on demande au comité, et je désire que le comité comprenne bien ce point, on lui demande, dis-je d'adopter un article qui mettra de côté les pouvoirs accordés aux compagnies particulières. Et l'on nous demande de les mettre de côté sans même savoir ce qu'ils sont. Je crois que si nous voulons être conséquents avec nous-mêmes nous devrions au moins connaître un peu les lois que nous modifions et les pouvoirs que nous annulons.

Je n'ai pas les statuts sous les yeux mais je vais faire comprendre ce que j'avance par l'exemple de deux compagnies que je connais bien. A Vancouver, nous avons une commission du port incorporée par loi spéciale de ce Parlement. Cette loi donne à la commission le droit de transmettre l'électricité dans la ville de Vancouver pour l'énergie nécessaire dans le port et, sous peu, la commission entend exercer ce pouvoir. Or, nous demandons maintenant que cette commission n'ait pas le droit d'exercer un pouvoir qui lui a été accordé de bonne foi il y a six ans. En d'autres termes, on nous demande de reprendre ou de restreindre un pouvoir accordé par loi spéciale. Je passe ensuite aux deux compagnies qui, en Colombie-Anglaise, exploitent des chemins de fer électriques urbains et des lignes d'énergie électrique.

Ces deux compagnies sont constituées par lois spéciales. Je ne sache pas qu'on se soit plaint qu'elles aient exercé leurs pouvoirs à tort, injustement ou sans un respect suffisant des droits du public. Suivant mes renseignements, à part quelques disputes locales inévitables, la compagnie Western Canada Power et la compagnie de tramway électrique de la Colombie-Anglaise, s'entendent toutes deux assez bien avec les municipalités qu'elles desservent. Et cependant, nous demandons au Parlement de restreindre les pouvoirs accordés à ces compagnies, de façon à les soumettre absolument aux municipalités.

M. TWEEDIE: Quels pouvoirs?

M. STEVENS: Comme je l'ai dit, il y a un instant, je ne puis indiquer quels pouvoirs. Je cite simplement le cas de ces deux compagnies, que je connais personnellement. Il doit en exister soixante-quinze ou cent autres semblables en Canada. Sans examiner les chartes de ces compagnies, devrions-nous restreindre à

tort et indûment les pouvoirs qu'elles peuvent posséder?

M. TWEEDIE: Dans la charte de la compagnie Western Canada Power, ou dans celle de la compagnie de tramway électrique de la Colombie-Anglaise, mon honorable ami peut-il désigner une seule disposition qui sera restreinte par cet amendement proposé?

M. STEVENS: Dans sa question, mon honorable ami fournit la réponse. La Chambre ne connaît pas en ce moment les pouvoirs que peuvent détenir ces nombreuses compagnies. Elle ne pourrait le savoir qu'en examinant chaque charte, ce que je ne me propose certes pas de faire, et les membres du comité non plus.

M. TWEEDIE: Mon honorable ami peut-il désigner une seule disposition des chartes de ces compagnies qui sera restreinte ou modifiée par cette législation?

M. STEVENS: Je ne saurais rien dire de mémoire. J'ai cité le cas (mon honorable ami s'en serait aperçu s'il m'avait prêté l'oreille) de la commission du port de Vancouver, qui est autorisée à capter et distribuer de la force à ses ouvrages du port. Comme elle a, par exemple, remblayé des terrains qu'elle loue pour fins manufacturières et autres, ce droit est très important. En vertu de cet amendement, elle serait absolument soumise au contrôle municipal. Je ne veux pas prétendre un seul instant qu'elle désire faire quoi que ce soit contre les intérêts des municipalités. Mais mon honorable ami m'entraîne entièrement à côté du point que je veux traiter. Par cet amendement, on nous demande de restreindre à l'aveuglette, si je puis m'exprimer ainsi, les pouvoirs de compagnies particulières. C'est ce que j'estime être une manière très fausse et pitoyable de légiférer, et un précédent dangereux à établir en cette Chambre.

Je désire appeler brièvement l'attention du comité sur cette partie de l'article qu'on nous demande de faire disparaître. Le comité doit avoir bien présent à l'esprit ceci: le projet de loi tel quel ne prive le Parlement d'aucun pouvoir qu'il voudrait exercer à l'égard de la compagnie Toronto and Niagara Power. Nous pourrons en aucun temps modifier cette charte à notre guise. On nous demande de biffer de l'article 374, le paragraphe 5, qui protège le public d'une façon que j'estime très raisonnable. Il pourvoit, lorsqu'une compagnie constituée sous l'autorité du Parlement exerce ses pouvoirs de façon oppressive et de mauvaise foi, à ce que la commission des chemins de fer connaisse de toute plainte à cet égard et surveille, si elle le juge bon, l'exercice de tels pouvoirs. Le représentant de Parkdale (M. Mowat) a prétendu qu'en cet article on employait un langage qui rendait impossible la solution du problème. Il a déclaré que si une municipalité se plaignait à la commission des chemins de fer, d'abus commis par cette compagnie dans l'exercice de ses pouvoirs et demandait qu'ils fussent restreints, la commission ferait la difficile et exigerait une preuve surabondante de l'oppression alléguée. Or, le passé de la commission des chemins de fer est tout entier à la vue du pays; il prouve que c'est la cour du pays qui, plus que toute autre, fait fi des subtilités. Le cultivateur, l'ouvrier, le particulier, peut paraître devant la commission et être entendu aussi bien, sinon mieux, que dans le conseil le plus haut du pays. J'ai comparu souvent devant elle; je sais qu'elle a particulièrement le souci des intérêts des municipalités. Celles qui y viennent plaider reçoivent l'attention la plus courtoise et la plus sympathique. Voilà le dossier de la commission; voilà son objet. Ce n'est pas un tribunal ordinaire; c'est une cour d'équité, créée pour protéger l'intérêt public et voir à ce que les dispositions de la loi soient bel et bien observées.

Quelle disposition plus juste peut-on établir que celle qui veut que lorsqu'une compagnie, possédant certains pouvoirs, les exerce d'une façon tant soit peu oppressive, la municipalité, ou en réalité n'importe quel citoyen, ait le droit de soumettre le cas à la Commission des chemins de fer? L'article dit que la Commission peut, si elle le juge à propos, "surveiller l'exercice de ces pouvoirs". Que signifie "surveiller"? Cela signifie: ordonner exactement comment une chose doit être faite. Nos collègues qui sont avocats et qui éprouvent tant de mépris pour les députés qui ne le sont pas, pourront avancer des arguments d'ordre technique quant à la signification des mots, mais tous ceux d'entre nous qui ont un peu d'expérience savent que la Commission des chemins de fer agit raisonnablement dans ces questions.

Il y a donc deux points sur lequel j'insiste: D'abord, c'est de mauvaise politique que d'introduire dans une loi générale un remède pour un soi-disant tort qu'aurait commis une compagnie privée. S'il y a eu tort, et s'il est nécessaire d'y remédier, on doit le faire par une loi spéciale et en modifiant la charte de la compagnie. Deuxièmement, je prétends que l'article dans sa teneur actuelle donne toute la pro-

tection requise aux municipalités, aux compagnies privées et aux citoyens en permettant cet appel facile à la commission des chemins de fer.

Je n'admets pas qu'on prétende qu'un député, parce qu'il ose élever la voix pour s'opposer à certaines idées émises par ses collègues de Toronto à ce sujet, manque à ses devoirs envers le public. Il est impossible de laisser passer une telle accusation, car il n'y a pas que les députés de la grande et sainte ville de Toronto qui soient fidèles et attachés aux intérêts généraux de la nation.

Pour les raisons que j'ai indiquées, je me propose d'appuyer le projet de loi tel qu'il est recommandé par le comité spécial chargé de l'examiner.

M. EULER: Monsieur le président, bien que j'aie prêté une oreille très attentive au discours de l'honorable député de Parkdale (M. Mowat), je n'ai pas pu tout saisir. Néanmoins, je suis encore en faveur de l'amendement. Quant au sujet développé par l'honorable député de Vancouver (M. Stevens), tout en lui reconnaissant quelque mérite, je dirai que son intérêt est plutôt théorique que pratique. Je persiste à croire que si cet article est adopté dans sa forme actuelle, la Toronto and Niagara Power Company continuera de jouir du droit d'établir ses lignes dans les rues de n'importe quelle municipalité au Canada, particulièrement dans l'Ontario, sans autorisation préalable des habitants de cette municipalité.

J'estime qu'il suffit d'énoncer la proposition pour la condamner. Je trouve monstrueux de permettre à une compagnie privée quelconque peu importe la source de ses privilèges, d'ériger des poteaux, de tendre des fils et de faire d'autres opérations dans ls rues d'une municipalité sans qu'elle ait préalablement obtenu le consentement de cette municipalité. Je n'ai pas à m'occuper de l'interprétation de la loi en vertu de laquelle cette compagnie fonctionne. On prétend que si cet amendement est adopté, le Parlement se trouvera à restreindre des droits acquis. Eh quoi! si des droits acquis constituent une injustice, va-t-on dire que le Parlement ne doit pas intervenir de façon à redresser cette injustice? Si l'on a adopté autrefois une loi qui porte préjudice à un groupe quelconque de la population ou à un particulier, le Parlement doit certainement avoir le droit d'y remédier. Apparemment, l'interprétation même de la loi est discutable. La Toronto and Niagara Power Company, si je ne me trompe, a été constituée en société en 1902, et les débats de cette session-là indiquent très clairement que c'était le désir du Parlement que la compagnie n'ait pas le droit de se servir des rues d'une municipalité sans son consentement. La cause est venue devant le chancelier Boyd qui décida en faveur de la compagnie. Elle fut ensuite portée devant la Cour d'appel d'Ontario qui décida en faveur des municipalités. Le conseil privé cassa ce dernier jugement et la décision du chancelier Boyd fut maintenue.

On me permettra de faire une remarque en passant. Peut-être ne rencontrera-t-elle pas l'approbation de la Chambre. Le président du conseil privé a répété en maintes circonstances ici même que le Canada est maintenant une nation. Si tel est le cas, je crois que le moment est venu où les tribunaux du Canada devraient pouvoir juger en dernier ressort les litiges qui ont lieu chez nous et que l'on ne soit plus obligé de porter ces causes au Conseil privé en Angleterre, malgré toute l'impartialité de ceux qui en font partie. Il me semble qu'un tribunal canadien, étant sur place, est mieux en état de donner une interprétation exacte et une décision juste que toute autre cour de justice en dehors du pays où le fait s'est produit.

Dans ce cas particulier, quelle que soit la loi, si les droits des municipalités sont méconnus, c'est au Parlement qu'il appartient de protéger ces droits. Toronto n'est qu'un exemple, et je regrette de dire que certains députés semblent prévenus, se figurant qu'il ne s'agit que d'un différend entre la cité de Toronto et la Toronto and Niagara Power Company.

Si cet article reste tel qu'il est, la compagnie aura, à l'égard des rues, de toute autre municipalité de l'Ontario ou du Canada les mêmes droits qu'elle exerce maintenant à Toronto. La compagnie n'a peut-être pas l'intention d'exercer ces droits ailleurs, mais il n'est pas absolument improbable qu'elle le fasse. Il est possible que la compagnie, pour développer son commerce, juge bon d'utiliser les rues de Kitchener, de Guelph, de Stratford ou de toute autre municipalité qui a la maîtrise de ses propres rues et possède son système de distribution d'énergie hydroélectrique.

M. MORPHY: Comment les municipalités d'Ontario ont-elles la maîtrise de leurs propres rues? A mon avis, c'est la commission hydro-électrique qui a la haute main.

M. EULER: Dans une certaine mesure, c'est vrai. A mon avis, les pouvoirs parfois exercés par la commission hydro-élec-

trique sont quelque peu exagérés, mais cela soit dit en passant. A moins qu'on ne modifie cet article, nous allons rogner encore davantage les libertés des municipalités.

Si l'adoption de cet amendement est préjudiciable à certains intérêts et aboutit à la dépréciation des valeurs de malheureux porteurs d'obligations, cela n'autorise nullement le Parlement à consentir à perpétuer une injustice et un tort, si toutefois il en existe. Encore qu'il soit difficile de prouver que pareille dépréciation pourrait se produire dans les obligations émises par la compagnie, je pourrais affirmer que si l'on peut prouver qu'il est résulté des pertes de la négligence du Parlement à protéger les droits des municipalités, le Parlement aurait le devoir de payer les dommages-intérêts pour ces pertes plutôt que de perpétuer une injustice qui atteindrait toutes les municipalités du pays.

M. COCKSHUTT: C'est à tort qu'on prétend que cette question n'intéresse que la municipalité de Toronto seule. A mon avis, c'est une question de vitale importance pour toutes les municipalités du pays. Encore qu'on m'ait parfois accusé de me faire le champion des droits acquis, je dois dire qu'en ce moment, j'ai conscience d'être le défenseur des droits populaires, tels que je les entends, touchant la maîtrise municipale des rues, à l'encontre de toute compagnie qui peut être autorisée par le parlement fédéral. Cette question n'a pas le mérite de la nouveauté; elle a été débattue par des hommes d'affaires et par des avocats, mais bien en raccourci. Il est possible que je ne saisisse pas aussi bien le problème que quelques-uns de nos collègues avocats. Il m'a semblé, cet après-midi, que j'avais entrepris un long voyage et que j'étais tombé épuisé sur la route. Je vais tâcher d'être bref: un quart d'heure me suffira amplement. Cette compagnie a obtenu des droits spéciaux que le Parlement, à cette époque, ne songeait pas à lui attribuer. J'ai peut-être tort, mais à mon sens, le Parlement n'avait pas l'intention d'accorder à la compagnie de force motrice de Toronto et Niagara le droit d'utiliser à son gré les rues de Toronto ou de toute autre ville d'Ontario ou du Dominion. Autrement, une compagnie particulière aurait le droit de parcourir tout le pays, sans s'occuper des vœux du public et de s'emparer d'une propriété que ni cette Chambre, ni ce pays—et j'ajoute cela à dessein—ne possède dans la véritable acception du terme, parce que, à mes yeux, une rue municipale est l'absolue propriété de la municipalité où elle est sise. Les droits municipaux envers et contre tous, voilà ce qu'il faut considérer avant tout.

Est-ce bien là ce qu'on a fait ici? Nullement. Apparemment, cette compagnie a pu se moquer des vœux de la ville de Toronto ou de toute autre municipalité où elle a voulu planter ses poteaux et suspendre ses fils métalliques. Or, ce qu'on décore parfois du nom de "droits acquis" n'est réellement, en dernière analyse, autre chose que des "torts acquis", et j'affirme qu'il en est ainsi dans l'espèce. C'est un "tort acquis", car il donne à une compagnie, sciemment ou non, une propriété dont le donateur n'a ni la propriété ni la libre disposition. Ce que je veux établir, c'est que le Dominion n'était pas propriétaire de ces rues et qu'il n'avait pas le droit de fouler aux pieds les vœux des municipalités. C'est la municipalité qui a fait le tracé de ces rues et qui en a probablement payé les frais. Elle détenait les titres de propriété de quelqu'un l'autorisant à consacrer ces rues aux usages de la municipalité. Mais là où le Parlement a surtout fait erreur, c'est en déclarant que la loi était adoptée pour l'avantage général du Canada, encore que, en réalité, ce fût une loi au désavantage des municipalités intéressées.

C'est ce qu'a fait la loi. C'était une loi au désavantage général de la municipalité, et il eût été préférable de la caractériser en ces termes que de dire qu'elle était à l'avantage général du Canada. Je sais qu'on demandera: Comment pourrez-vous construire des chemins de fer, si vous ne leur permettez pas d'exproprier les terrains sur lesquels ils passeront? Quand le chemin de fer exproprie des terrains, il doit payer jusqu'au dernier sou ceux qu'il ruine. Je ne vois pas que cette compagnie de force ait rien fait de semblable. Elle s'est établie sur les rues et elle a l'intention d'y rester toujours, contre les désirs de la municipalité. Non seulement elle est installée sur les rues qu'elle occupe maintenant, mais elle se propose d'envahir de nouvelles rues et de se développer indéfiniment dans l'avenir. Je ne peux pas concevoir qu'un parlement ait jamais eu l'intention d'accorder de semblables droits à cette compagnie ou à toute autre entreprise particulière. On a dit, c'est vrai, qu'on a soulevé cette objection simplement parce que l'Hydro-Electric Power Company est entrée en lutte pour distribuer la force. Je ne crois pas un seul instant que ce soit la cause. Si je pensais que ce soit la seule raison qui existe, je ne voudrais certaine-

ment pas me mêler de l'affaire, bien que je sois un partisan cordial de l'Hydro-Electric. Mais je n'admets pas que l'on puisse accorder des pouvoirs supérieurs de ce genre sur les rues et les ruelles ou sur les routes d'une municipalité. J'estime qu'ils devraient être obtenus des autorités régulières et, dans mon opinion, cette autorité régulière ne relève pas de la Chambre Ceux qui désirent utiliser les rues devraient s'adresser à la municipalité, qui est maîtresse chez elle contre tous venants; et l'erreur qu'a commise la Chambre a été de déclarer que cette loi était à l'avantage général du Canada, quand, comme je le prétends, elle était au désavantage de toute municipalité sur laquelle pouvait passer cette compagnie ou toute autre du même genre.

M. BURNHAM: L'honorable député modifierait-il ses vues, s'il s'agissait de transmission?

M. COCKSHUTT: Transmission de force électrique? Je ne serais pas disposé à accorder à l'Hydro-Electric Power Company d'Ontario plus de droits contre les désirs de la municipalité que je ne suis prêt à en accorder à une autre compagnie particulière.

M. BURNHAM: Je crois comprendre que l'honorable député a déclaré qu'il voulait rendre la municipalité maîtresse suprême. Et que dit-il à l'égard de la transmission? Modifiera-t-il ses vues à propos de la transmission?

M. COCKSHUTT: D'après moi, toute municipalité raisonnable permettra l'établissement d'une ligne de transmission, mais seulement sur les rues qu'elle jugera convenable de lui accorder à cette intention. Malheureusement pour nous, dans la ville de Brantford, comme à Toronto, bien que nous soyons une municipalité beaucoup plus petite, nous sommes victimes d'une injustice criante au sujet des transmissions de téléphone et de télégraphe. Nous avons une rue publique aussi étroite que la rue Sparks, à Ottawa, et les pompiers se plaignent de ne pouvoir dresser une échelle sur toute la longueur de la rue pour combattre un incendie, parce que le Parlement, il y a cinquante ou soixante ans, a donné à une compagnie particulière des pouvoirs qu'il n'aurait jamais dû accorder. On ne peut pas dresser, maintenant, une échelle sur la rue Colborne, parce que la Great North Western Telegraph Company et la Bell Telephone Company, en dépit des remontrances de la municipalité, continuent à encombrer les rues de leurs fils, au détriment de la population. Quand une ligne de transmission traverse une ville, elle ne devrait passer que par les rues que la municipalité juge à propos d'accorder. Je ne voudrais même accorder ce privilège qu'avec des limites. Aujourd'hui, une municipalité qui n'est qu'un village de 100 habitants et qui contient une boutique de forge, deux ou trois magasins généraux, une église ou deux, un hôtel et quelques autres établissements, peut envisager l'avenir avec l'espoir de devenir un jour une grande ville. Mais supposez qu'en attendant, elle dise à tous venants qu'ils sont les bienvenus. Admettez qu'elle dise: Voici notre rue, occupez-en le plus que vous pourrez; servez-vous vous-mêmes de toute partie de la rue qu'il vous plaira. Mais dans vingt-cinq ou cinquante ans, vous pourriez constater que ce petit village est devenu une ville de 25,000, 50,000 ou 100,000 habitants. Prétendra-t-on que, parce qu'une compagnie s'est installée là, quand il n'y avait qu'une poignée d'habitants, elle doit avoir des droits éternels sur ce qui est réellement la propriété de la ville? Je ne peux pas l'admettre. L'amendement de mon honorable ami de Parkdale, qu'il a obscurci au moyen d'un énorme verbiage légal que je ne comprends pas, lui donnera-t-il toute la satisfaction qu'il désire, je l'ignore. Mais je consens à me confier, pour une fois, à un avocat. Je ne le fais pas avec plaisir, Je ne m'y résous qu'en me faisant violence. Mais dans ce cas, comme je n'ai pas de meilleur guide que l'honorable député de Parkdale, qui a préparé avec soin l'amendement et qui m'assure qu'il atteindra le but cherché, j'ai l'intention de voter pour lui.

Pour moi, le Parlement a visé ce but il y a deux ans, et je me demande pour quelle raison nous reviendrions sur nos pas. Je ne puis comprendre où le comité spécial a puisé son inspiration pour préparer et soumettre à la l'approbation du Parlement un rapport qui neutralise l'attitude que nous avons adoptée il y a deux ans, à cette époque, nous avons approuvé le principe que les municipalités devraient être maîtresses de leurs rues et que les compagnies doivent obtenir le consentement des autorités municipales pour y poser leurs poteaux et leurs fils; d'ailleurs les municipalités ne refuseront jamais leur consentement, si elles y trouvent leur avantage.

M. BURNHAM: Je ne faisais par partie du comité et je désire seulement me renseigner. L'honorable député pose le principe absolu que les municipalités sont su-

prêmes, ensuite il dit qu'il est prêt à les modifier en tant qu'il s'agit des lignes de transmission de l'énergie.

M. COCKSHUTT: Je soutiens qu'une municipalité doit exercer un contrôle absolu sur ses rues, ruelles et chemins et que les compagnies ne devraient avoir la permission de traverser les villes et villages que du consentement des autorités municipales et en se conformant aux règlements qu'elles édictent. En d'autres termes, les compagnies doivent se contenter des privilèges que les municipalités veulent bien leur concéder, au lieu de faire décréter par le Parlement que telle entreprise est pour le bien du pays en général et que la compagnie aura le droit de passer ses lignes où il lui plaira et conséquemment de choisir les plus belles rues dans une ville, au grand détriment de tous les citoyens. Je m'exprime assez clairement, je l'espère, pour que l'honorable député comprenne bien qu'à mon avis, il ne se trouvera pas de municipalité qui refusera de concéder à une compagnie des privilèges raisonnables.

Il y a quelques années, le hasard a voulu que je fisse partie du comité chargé d'étudier le problème que fit surgir l'appel au conseil privé de la compagnie du téléphone Bell qui niait à la ville de Toronto—du moins je crois que c'était Toronto—le droit d'avoir son mot à dire quant à la façon dont elle devait planter ses poteaux. Or, quelle fut la décision que rendit le conseil privé en cette circonstance? Elle fut pour le moins aussi remarquable que celle dont nous avons entendu citer la teneur cet après-midi. Le Conseil privé informa la ville de Toronto que la loi lui accordait évidemment le droit de surveillance relativement à la pose des poteaux; cependant cela signifiait que la ville pouvait dire son mot relativement au creusement des trous, mais qu'elle n'avait pas le droit de déterminer où ces trous seraient creusés. Certes, la ville de Toronto se trouvait en jolie posture. Pour moi, il s'agit d'une enterprétation absolument capricieuse de la loi. Le Parlement toutefois a bien eu l'intention d'édicter que la municipalité aurait le droit de dire à la compagnie Bell, où planter ses poteaux et à quel endroit les trous devraient être creusés.

Un DEPUTE: Pourquoi ne l'a-t-on pas décrété en toutes lettres dans la loi?

M. COCKSHUTT: Le Parlement s'en est remis aux avocats. Ils ont voulu dire cela, mais dans un verbiage qui obscurcit la compréhension du citoyen ordinaire. Les profanes, qui étaient membres du Parlement à cette époque, sont en mesure d'affirmer que l'intention de la loi était d'obliger la compagnie à obtenir l'autorisation d'une municipalité avant de s'arroger le droit de planter ses poteaux. Or, les fonctionnaires de la compagnie ont fait bon marché de la loi, ils ont planté leurs poteaux où bon leur semblait, déchirant même les pavages et les trottoirs sans se soucier le moins du monde des protestations des citoyens. Je m'aperçois toutefois, que j'ai dépassé la limite du quart d'heure qui m'est alloué et je n'ai pas eu le temps de discuter plusieurs autres aspects de la question que je désire effleurer. Pour me résumer, je prétends donc en premier lieu que le Parlement n'a jamais eu l'intention de donner à cette loi la signification qu'on lui prête En second lieu, il est impossible de soutenir qu'un pareil privilège exclusif doit subsister pour toujours et sans qu'on le limite de quelque façon. De plus, il faut tenir compte de la pose des fils dans les airs. Est-ce qu'il se trouvera un honorable député pour prétendre que du moment qu'une puissante compagnie à le privilège exclusif d'ériger ses poteaux dans les rues des villes, une compagnie particulière aura quelque chance de lui faire concurrence, en étant obligée d'enfoncer ses fils sous terre, en déboursant des sommes cinq fois plus considérables que si elle les posait sur des poteaux? Comment arriverez-vous jamais, d'un autre côté à obliger les compagnies à enfouir leur fils sous terre, si vous concédez à une puissante compagnie au capital de 30 millions le privilège exclusif de placer ses fils dans l'air? Comment se fait-il que cette compagnie ait réussi à obtenir une charte sans conditions? Il faut pour cela qu'une partie de nos législateurs se soient endormis à la clef, tandis que les autres ignoraient ce qui se passait. Je ne faisais pas partie de ce comité spécial et je suis peiné d'avoir manqué d'assister à un grand nombre de séances. J'ai entendu, toutefois, une bonne partie du plaidoyer spécial de M. Beck, de New-York.

Son éloquence m'a subjugué, mais il n'a touché qu'un aspect de la situation et c'est celui-ci: Quand le Gouvernement fédéral applique à cette entreprise le bénéfice de la déclaration d'intérêt général pour le Canada, il enlève ainsi à toutes les municipalités du Dominion l'autorité qu'elles exercent sur leurs rues, ruelles, routes et chemins. Je ne puis me faire à l'idée que l'on établisse un pareil régime au Ca-

nada. Je le déclare sans hésiter pour l'information de mes collègues qui sont aussi ignorants de la loi que je le suis, j'ai le ferme espoir qu'ils étudieront la question, au point de vue des affaires et qu'ils proclameront par leurs votes que le Parlement ne doit pas permettre à une compagnie particulière de s'emparer des rues, ruelles et chemins d'une municipalité, malgré elle, parce que le Parlement canadien a jugé à propos de décréter que cette entreprise est dans l'intérêt général du pays.

On me dit que la municipalité a un recours à la commission des chemins de fer. La loi prescrit, si je ne me trompe, que la compagnie ou la municipalité peuvent porter plainte devant la commission. Voici en quels termes l'article s'exprime:

Mais si une municipalité se plaint à la commission qu'une compagnie, constituée par une loi spéciale ou autre, ou par l'autorité du Parlement du Canada, exerce ses pouvoirs d'une manière abusive ou de mauvaise foi, la commission peut entendre cette plainte et, si elle le juge bon, surveiller l'exercice de ces pouvoirs.

C'est là, à mon sens, offrir aux municipalités une paille bien faible pour s'y raccrocher. L'article dit que la commission "peut" entendre les plaintes à elle soumises si elle le juge à propos, et elle "peut" exercer certains pouvoirs. Mais si la commission des chemins de fer n'envisage pas la chose de cette façon, aucun recours n'existe, et les choses en restent là. Il en coûte pour un appel à Ottawa. Il en coûte aux municipalités pour faire, à leurs propres frais, la lutte devant la commission, avec des avocats qu'elles engagent elles-mêmes. Cette disposition est bien peu satisfaisante, et j'espère qu'avant de faire cette folie—car ce serait à mon sens, une folie que d'accepter cette loi dans sa forme actuelle—la Chambre examinera bien attentivement le droit des municipalités à disposer elles-mêmes de leur propres rues, allées, ruelles ou grandes routes. Si la Chambre agit de cette sorte, dans le même esprit qu'elle a d'abord entendu le faire, je suis persuadé qu'elle s'occupera de faire insérer dans la loi cet amendement ou tout autre tendant à la même fin. C'est avec plaisir que je me rallie à l'opinion de l'honorable député (M. Mowat).

M. McKENZIE: Je n'ai pas eu la bonne fortune de faire partie du comité auquel cette question a été soumise, mais j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens), et je dois lui dire que je lui ai toujours fait l'honneur de le croire avocat. Depuis qu'il est membre de cette Chambre, j'ai toujours suivi avec attention les débats auxquels il a pris part et, quoique n'en ayant pas la preuve, j'ai toujours pensé, à la suite de ses discours, qu'il devait appartenir au barreau. Je dois dire, pour le consoler aujourd'hui, qu'il a discuté un principe bien connu des tribunaux du pays, un principe qu'ils admettent et qui est celui de toujours attaquer un point par des voies directes, et non détournées. Il a prétendu, à juste titre selon moi, que, si la charte d'une compagnie prête à la critique, cette critique doit s'adresser à la charte elle-même et non pas à la compagnie. Nos tribunaux ont depuis des années tenu—et le Conseil privé lui-même a émis cette opinion—qu'on ne peut, par un mouvement de côté, prendre à partie une personne pour un droit qu'elle a, mais qu'il faut faire une attaque directe. Si cette attaque directe a lieu contre les droits de cette compagnie aujourd'hui, on peut, s'il est nécessaire, donner à la ville de Toronto ou autre le remède dont elle aurait besoin dans le cas de certaines conditions dont elle aurait lieu de se plaindre.

Si Toronto, qui est la ville à laquelle nous pensons tout particulièrement à l'heure actuelle, se plaint de ce que l'on aurait donné à cette compagnie dite "Niagara Power" des droits excessifs, elle aura la faculté de soumettre à la Chambre ses prétentions, et la Chambre aura celle de retrancher à la compagnie les pouvoirs dont la ville se plaint. Aujourd'hui, cependant, que la compagnie dispose par sa charte de certains pouvoirs, elle a parfaitement le droit de les exercer. Ce droit, le Conseil privé le lui a reconnu. C'a été de même l'avis du chancelier Boyd, juge très éminent de la province d'Ontario. M. le chancelier Boyd a décidé que la compagnie interprétait fidèlement les intentions de la loi, et le Conseil privé a de même tenu qu'elle exerçait simplement les pouvoirs que le parlement du Canada lui avait conférés. Nous pouvons avoir fait erreur en lui accordant ces pouvoirs, mais la compagnie les a entendus comme il faut, elle les a exercés conformément à la loi et, s'il faut les lui enlever, il nous appartiendra de voir à ce que personne ne souffre de l'erreur commise.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami nous dira-t-il ce qu'il pense de l'opinion exprimée par notre haute cour? Il mentionne le chancelier Boyd et le conseil privé, mais il omet de mentionner d'autres qui ont pris part au jugement.

M. McKENZIE: Ce jugement ne compte pas; il a été mis de côté par le Conseil pri-

vé, et il est donc inutile que j'en dise rien, puisqu'il n'est d'aucune valeur. Le Conseil privé a déclaré que le jugement de la cour d'appel était erroné, et il a rétabli la décision du chancelier Boyd. C'est donc cette dernière décision dont nous avons à nous occuper pour une interprétation de la loi.

Le chancellier Boyd ayant dit que ces hommes-là avaient fait bon usage de leurs droits, et le Conseil privé ayant confirmé sa décision; le Sénat du Canada ayant déclaré que le bill, tel qu'il nous a été présenté, est très convenable, puis un comité de cette Chambre ayant fait, à ce sujet, ce qui lui a paru juste et raisonnable après avoir entendu quiconque avait bien voulu se présenter devant lui, je trouve que, pour nous qui n'avons pas entendu l'exposé des faits ni les prétentions des avocats, excepté celles qu'il nous a été donné d'entendre cet après-midi, il est un peu tard pour intervenir au sujet de ce bill, et il serait même dangereux de l'oser.

En réponse au député de Parkdale (M. Mowat) et à ceux qui l'appuient, je dirai d'abord, bien que cela ne puisse avoir grand effet auprès du Parlement, qu'ils se sont endormis sur leurs droits. Cette loi fut adoptée en 1902; elle accordait à la compagnie les pouvoirs qu'elle a exercés jusqu'à présent, et c'est seulement depuis quelque temps qu'on a saisi le Parlement de certaines questions la concernant. Quant au principe si bien énoncé par le député de Vancouver-Centre (M. Stevens), je dirai qu'il conviendrait de porter les attaques là même où l'erreur s'est produite, plutôt que de chercher un remède dans une loi générale de cette nature, susceptible de faire beaucoup plus de mal que de bien et d'atteindre une douzaine de compagnies qu'on ne veut pas qu'elle atteigne. S'il faut protéger Toronto contre cette compagnie, qu'on s'adresse au Parlement, qu'on lui représente les faits essentiels de la cause, et il s'en occupera. Pour moi, je ne crois pas devoir prendre d'autre attitude que celle de me conformer aux conclusions des tribunaux devant qui la question s'est présentée, ainsi qu'aux conclusions du Sénat et du comité spécial de cette Chambre.

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

Reprise de la séance.

M. ROSS: Je ne veux pas entrer dans les détails, je préfère suivre l'exemple du député de Waterloo-Nord (M. Euler). Je répondrai, en passant, a certaines observations du député de Vancouver (M. Stevens). A l'entendre, cette Chambre devrait être liée, dans une large mesure, par la décision du comité spécial institué pour étudier la loi des chemins de fer. Si cette décision était la seule qu'on eût rendue, il aurait peut-être raison; mais je lui rappellerai qu'à une session précédente, non seulement le comité des chemins de fer, mais la Chambre elle-même a apporté à la loi des chemins de fer une modification beaucoup plus radicale que celle proposée par le député de Parkdale. Je ne passerai pas en revue l'histoire de la législation, on l'a déjà fait à satiété. D'ailleurs, je ne trouve que deux ou trois points qui aient de l'importance. Il nous faut d'abord songer aux droits primordiaux des municipalités non seulement de l'Ontario mais du Canada tout entier. Ces droits leur furent reconnus bien avant l'existence de la loi conférant la personnalité civile à cette compagnie; quelle que soit la décision qu'elle rende, la Chambre devrait commencer par y tenir compte des municipalités. On ne niera pas que les municipalités aient toujours eu la libre disposition de leurs rues, de leurs chemins, de leurs places publiques et de leurs ruelles. Ce genre de gouvernement local est non seulement conforme aux principes du libéralisme, mais il est excellent en lui-même. Il me semble que la loi spéciale adoptée en 1902 constitue une violation flagrante de ces libertés municipales.

Ceux qui combattent la proposition d'amendement dont il s'agit diront peut-être que, par cette loi, le Parlement a accordé à la compagnie le droit d'intervenir par rapport aux rues et aux routes municipales, et qu'il ne faut pas en restreindre l'exercice. Cependant, les députés qui m'ont précédé ont surabondamment prouvé que le Parlement n'a jamais eu l'intention de conférer l'extraordinaire privilège de passer dans les rues et les routes municipales sans le consentement des municipalités. Il suffirait donc de cette raison pour nous justifier de modifier ce qu'a fait le Parlement en 1902 et d'adopter une loi qui, dans les circonstances, constituerait une loi déclaratoire—il est souvent arrivé à tous les parlements de l'empire britannique d'en adopter de semblables—et déclarerait que le Parlement n'a jamais eu l'intention de rendre de loi comme celle dont la compagnie cherche maintenant à se prévaloir, et que la loi est et devrait être conforme à la définition que cette proposition d'amendement tend à en donner.

Tous les arguments invoqués non seulement au comité spécial, mais en cette enceinte, semblent se résumer à une seule question—celle des droits acquis. Comme thèse générale, nul ne paraît nier le droit

qu'ont les municipalités de disposer de leurs rues. Ceux qui s'opposent à cet amendement allèguent que, vu la décision rendu par le Conseil privé, en 1911—après que la présente loi eut été en vigueur pendant quelque temps—des spéculateurs ont acheté des obligations de cette compagnie, et de ses filiales et que, à cause de ses placements, nous ne devrions pas porter atteinte aux droits conférés par le Parlement en 1902. Cette thèse ne saurait être soutenue, il me semble, et je suis d'avis que le représentant de Calgary-Ouest l'a complètement démolie devant le comité spécial.

Ces gens-là sont venus à nous avec une charte et ils disent qu'ils ont certains droits établis par l'arrêté du Conseil privé. Cependant, ils ne nous disent pas que la charte même qu'ils donnent comme la source de leurs droits restreint l'émission des obligations à $1,500,000. Je crois savoir qu'il en est ainsi. De ce qu'ils se sont affiliés à d'autres compagnies qui peuvent émettre des obligations pour un plus fort montant, il ne s'ensuit pas qu'il faille admettre leur prétention: que leur charte—la grande charte, pour ainsi dire, de leurs privilèges—doive être exempte des restrictions qu'elle renferme.

Il me semble qu'ils ne sauraient réclamer les droits et les privilèges que leur charte paraît leur conférer—sans le vouloir—et, d'un autre côté, refuser d'observer les restrictions que cette charte leur impose.

A mon sens, cette compagnie a placé de huit à neuf millions de dollars dans l'entreprise; par conséquent, elle est plus qu'en état de racheter toutes les obligations émises par les directeurs et garanties par l'actif. Il ne sied donc pas aux spéculateurs de se présenter devant la députation et de dire que, si l'amendement est adopté, le Parlement portera atteinte aux droits acquis de cette compagnie. A mes yeux, ils n'ont de droits qu'à l'égard des $1,500,000 d'obligations dont leur charte autorise l'émission.

On a tenté de soulever des préjugés. Des habitués des couloirs et des députés—probablement sans le vouloir—ont tenté au comité spécial et ici de faire croire à la Chambre qu'il s'agit d'une querelle entre la ville de Toronto et la Toronto and Niagara Power Company. Quant à moi, parlant au nom des nombreuses municipalités du comté de Middlesex, je tiens à dire que ce n'est pas une querelle entre la ville de Toronto, agissant de concert avec la commission hydroélectrique, et la dite compagnie; mais que, si le bill est adopté tel quel, les privilèges de toutes municipalités seront en danger, principalement dans la partie occidentale de la province d'Ontario.

Je ne suis pas un ami intime de sir Adam Beck, mais j'aime à lui rendre le témoignage que lui et sa commission ont accompli une œuvre excellente dans la province. Je puis parler de ce qui s'est passé dans ma propre ville, à Strathroy, et je déclare franchement que, depuis que la commission a pris en main la fourniture de l'énergie électrique et de l'éclairage à l'électricité dans cette ville, les prix ont beaucoup diminué, et je crois qu'il en a été ainsi dans toutes les autres villes de l'ouest d'Ontario.

Sans en dire plus, car je crois que c'est inutile, vu que d'autres qui connaissent mieux les faits et la loi traiteront le sujet, j'ajouterai seulement que je suis en faveur de l'amendement pour les raisons que j'ai données.

M. FOSTER (York-Est): J'ai résolu d'appuyer l'amendement du représentant de Parkdale (M. Mowat). Il nous ferait entrer dans la bonne voie; il protégérait les intérêts de la population canadienne contre les grandes compagnies qui lancent des entreprises. Ceux qui tirent les ficelles dans cette affaire sont les plus grands lanceurs d'affaires qu'il y ait au Canada. Non seulement, ils reçoivent de nombreux privilèges, ils en exploitent aussi. Il y a vingt-huit ans environ, cette compagnie a réussi à s'emparer des privilèges concédés à la compagnie des tramways de Toronto. Tout le monde connaît bien cette compagnie, la compagnie Mackenzie et Mann. Il n'y a pas au pays de plus grande compagnie pour le lancement ou l'exploitation d'entreprises. Elle a versé près de $2,500,000 à la ville de Toronto pour obtenir le privilège d'établir un service de tramways, l'un des privilèges les plus avantageux qui aient été concédés à une compagnie canadienne. Dans le délai d'un an ou deux, elle a émis des valeurs jusqu'à concurrence d'environ $6,500,000. Elle s'est ensuite emparée de la compagnie d'éclairage à l'électricité de Toronto. La municipalité devait être la première à pouvoir acquérir les privilèges de la Incandescent Light Company, mais en apparence elle sommeillait, car cette compagnie est venue de l'avant et a acquis la plus grande partie des actions.

Peu de temps après, les mêmes lanceurs d'entreprises cherchèrent à acquérir une compagnie qui s'appelait alors la Niagara Development Company. Cette compagnie détenait une concession du gouvernement provincial, et fournissait de l'énergie électrique à la Toronto Railway Company et à Toronto-Nord. Les privilèges de deux de ces compagnies devaient s'éteindre dans les

six mois suivants. La ville de Toronto avait l'intention de faire l'acquisition de ces deux ou trois compagnie par arbitrage, et on leur en avait conséquemment donné un an d'avis. Mais, à une assemblée spéciale du conseil de ville de Toronto, tenue il y a quelques mois, il fut décidé d'annuler cet avis et de renoncer à l'acquisition de ces privilèges, pour accorder aux compagnies une nouvelle concession de vingt et un ans. Cette conduite de la ville est pleinement justifiée.

En donnant un avis aux compagnies, elle se mettait en mesure d'acheter les privilèges des compagnies à un prix fixé arbitralement; mais elle dut constater plus tard que la Niagara Power Company jouissait d'une concession qui lui permettait de fournir et distribuer l'énergie électrique aux consommateurs de Toronto. Pourquoi la ville aurait-elle acheté à un coût probable de huit à neuf millions les compagnies déjà établies, alors qu'elle aurait eu à faire face à une si forte concurrence? J'estime qu'elle agissait sagement en se préparant à faire concurrence à la Niagara Power Company, si cette compagnie se décidait à vendre l'énergie électrique, comme sa concession le lui permettait.

MM. Osler, Clarke et Pringle crurent, en 1902, que les municipalités étaient bien protégées. Ils firent une lutte admirable. pour découvrir, à la suite de quelques appels au Conseil privé, qu'au lieu d'avoir obtenu des conditions avantageuses, le peuple s'était laissé leurrer. La Toronto Street Railway Company était une excellente compagnie au point de vue de ses recettes et de la valeur de ses actions. Mais, au lieu de se contenter de donner un bon service comme elle le devait, cette ambitieuse compagnie s'employa à faire fructifier ses revenus et ses recettes, et il s'en est ensuivi des procès continuels pour tâcher de faire respecter les droits du peuple. Nous étions convaincus d'avoir fait un excellent marché avec la compagnie, et nous avions conscience d'avoir usé d'une excessive prudence dans la concession des privilèges. Nous possédions alors un maire remarquable, M. Clarke, qui ne songeait qu'à servir les intérêts du peuple, et il travailla à la rédaction du contrat avec la compagnie. Nous nous étions aussi assuré les services des meilleurs avocats de Toronto, et les soins apportés à la rédaction du contrat nous ont coûté, tout près de $50,000. Nous nous pensions donc protégés devant tous les tribunaux, voire même devant le comité judiciaire du Conseil privé. A notre grand étonnement, la compagnie avait à peine obtenu sa concession, que déjà elle arrosait son capital, qu'elle intentait des procès, en appelait d'un tribunal à l'autre, et jusqu'au Conseil privé, pour y laisser les causes en suspens pendant des mois. Invariablement c'était la ville qui paraissait devoir en souffrir, par suite de quelque point de droit qui donnait l'avantage à la compagnie.

Au lieu d'étendre le service des tramways aux quartiers de la ville nouvellement construits et où la population s'était portée, la compagnie continuait à exploiter les vieilles lignes et refusait de les prolonger. Si bien que la ville fut contrainte de dépenser des millions pour fournir à la population le service voulu. La compagnie entassait les voyageurs dans ses tramways, afin d'en retirer le plus d'argent possible. Un tramway pouvant contenir, disons, une centaine de personnes, en recevait deux cents ou deux cent cinquante; c'était une honte et une infamie que de voir les femmes et les jeunes filles de Toronto obligées de se bousculer dans les tramways. Cela montre ce que des compagnies d'accapareurs et d'exploiteurs peuvent faire pour arracher au peuple tout ce qu'il peut sans rien lui donner en retour.

On prétend que nous traitons durement ces grandes corporations, qu'elles possèdent des droits acquis, et que nous devrions nous montrer plus sympathiques à leur endroit. Il est hors de doute qu'elles possèdent des droits acquis, mais c'est quand elles les ont acquis qu'elles commencent à les exploiter. On nous dit qu'il a été placé $29,000,000 dans l'entreprise en question, et que cet argent nous vient d'Angleterre, de France et des Etats-Unis, sans parler des actionnaires du Canada. Eh bien, les actionnaires de tous ces pays se sont fait exploiter pour un montant de près de $30,000,000. L'habileté de ces exploiteurs se révèle dès qu'ils réussissent à obtenir une concession; ils s'empressent alors d'aller chercher de l'argent à l'étranger pour pouvoir continuer leur système d'exploitation et obtenir d'autres concessions.

La question dont il s'agit a été prise en considération par cette Chambre, lors de la revision de la loi codifiant la législation relative aux chemins de fer. On croyait alors avoir rédigé une loi raisonnable et favorable aux intérêts du peuple; mais le Sénat la rejeta, et réduisit à néant tout le bon travail qu'avaient accompli les membres de cette Chambre. La loi fut modifiée de telle sorte par le Sénat qu'il nous fut impossible d'accepter l'amendement.

A la dernière session, la loi n'a pas été soumise du tout à la Chambre, elle a été

laissée de côté pendant des mois, mais à cette session le Sénat nous l'a remise et elle a été renvoyée à un comité spécial. Nous luttons contre un groupe du Sénat qui n'est pas responsable devant les électeurs. S'il l'était ce serait tout différent, mais quand la Chambre a dopté une loi elle est soumise à une institution qui n'a de comptes à rendre à personne. J'en suis venu à la conclusion—et je crois que des milliers de citoyens partagent mon avis—qu'il est temps de réformer le Sénat, qu'il doit être élu par le peuple ou. . . "oslerisé".

En concurrence avec le service électrique de propriété privée, nous avons en Ontario l'hydro-électrique fournissant la lumière, le chauffage et l'énergie. Ce service est venu au secours des citoyens de la province, et je crois que d'autres provinces suivront l'exemple d'Ontario. Les honorables députés ont dû voir, il y a quelques jours, le rapport de ce qu'a fait l'Hydro-électrique pour la province d'Ontario. En un an, l'Hydro-électrique a économisé aux citoyens de cette province de 400,000 à 500,000 tonnes de charbon, soit une épargne de 5 millions de piastres.

Depuis l'inauguration du système—il n'est encore qu'à son début, il prendra des proportions immenses, et sera l'un des plus grands services publics sous la juridiction des citoyens—les contribuables de la province d'Ontario ont économisé en sept ou huit ans 12,500,000 piastres. C'est merveilleux. Non seulement on a donné une réduction pour l'éclairage de la ville, se montant à 22,000 piastres, mais on a aussi accordé une réduction de 8 à 11 piastres par lampe, représentant pour l'éclairage des rues de la ville une économie de 45,000 piastres par année.

Si ce système, qui n'est encore qu'à sa première période, a déjà provoqué pour le peuple une économie de 12 millions à 13 millions, et une épargne annuelle de plus de 5 millions, que n'épargnera-t-on pas quand les forces hydrauliques de cette province seront en pleine exploitation? Des millions de piastres et des centaines de mille tonnes de charbon seront économisés. Nous serons indépendants des Etats-Unis, parce que nous pourrons avoir notre propre énergie, éclairer et chauffer nos maisons et nos manufactures dans toute la province et tout le Canada, de même que nous pourrons éclairer nos rues. Sans contredit, une telle entreprise est à encourager et non à entraver.

La Toronto and Niagara Power Company ne se contente pas de pénétrer à Toronto, mais elle cherche l'accès d'autres municipalités. Toronto, dans le passé, a été une mine d'or pour cette compagnie et continuera à l'être dans l'avenir si cet amendement n'est pas adopté. Le peuple a des droits. Nous sommes continuellement à prêcher que la masse, mise en regard des grandes compagnies, devrait être traitée avec une certaine considération. D'autres prétendent qu'il faut protéger les compagnies. Ne nous soucions pas des compagnies, elles peuvent s'occuper elles-mêmes de leurs propres intérêts. Cette compagnie qui a amassé des millions avec ses privilèges et qui n'a donné aucun avantage au peuple qui lui a concédé ces privilèges traite ce dernier plus mal qu'un bouvier doit traiter ses animaux. Si un conducteur de bestiaux surcharge un wagon de chevaux, de moutons, de cochons ou de bêtes à cornes pour les conduire aux cours à bestiaux, il est traduit devant les tribunaux. Il ne se passe pas un jour à Toronto qu'un homme ne soit puni pour cette offense. Cependant, la compagnie de tramways de Toronto peut entasser autant de mortels qu'elle le veut dans ses voitures, qu'elle encombre de 100 à 150 p. 100 de plus qu'il ne faut, sans être pour cela inquiétée. Et l'on voit l'honorable député sympathiser avec cette pauvre compagnie et dire qu'elle a certains droits acquis qu'il faut protéger.

C'est le peuple que nous devons d'abord et toujours protéger. Que les compagnies se débattent, elles en sont capables. Cette compagnie financière n'est pas la seule au pays. Il y en a plusieurs du même genre. Mêlez-vous au peuple un peu, et vous verrez que les grandes compagnies qui accumulent et emmagasinent les produits du peuple au lieu de les lui distribuer sont la cause de l'agitation d'aujourd'hui. Les compagnies font des millions avec les produits qu'elles ont entassés dans un but de spéculation. Je crois qu'il est temps de crier halte et d'adopter une loi dans l'intérêt du peuple.

L'honorable député de Parkdale (M. Mowat) et l'honorable député de Calgary (M. Tweedie) ont bien agi en présentant cet amendement à la Chambre. J'espère que tout honorable membre qui veut se conduire selon les principes du droit et de la conscience, qui veut voter comme il le proclame si souvent, appuiera l'amendement.

M. McQUARRIE: J'appuierai l'amendement à la demande de la ville de New-Westminster qui m'a télégraphié de l'appuyer en qualité d'amendement municipal. Si je ne me trompe, il a l'approbation de l'union des municipalités canadiennes. Personnellement, je ne suis intéressé dans au-

cun des différends entre les compagnies mentionnées.

En réalité, j'ignore leurs noms. Je prends la question au point de vue des municipalités et il me semble que la question que cet amendement intéresse, c'est de savoir si les droits du peuple représenté par les municipalités seront annulés pour faire place aux droits ou privilèges de grandes compagnies. Je crois que c'est un principe faux que d'accorder à une grande société, électrique ou autre, de poser des poteaux ou des fils dans les rues d'une municipalité quelconque sans le consentement des citoyens de cette municipalité. Il est maintenant admis que ce privilège ne devra, dans l'avenir, être accordé à aucune compagnie.

D'après la teneur de cet article toutes les compagnies qui n'ont pas obtenu, en vertu de leurs chartes, des pouvoirs spéciaux leur permettant de prendre les rues des municipalités devront maintenant obtenir ce consentemnt. Je crois qu'il est absolument clair pour les députés que beaucoup des pouvoirs spéciaux conférés par des lois du Parlement sont obtenus sans que le Parlement sache qu'ils sont conférés.

Plus tard, ce soir, si j'en ai l'occasion, je parlerai d'un cas qui s'est présenté à la session actuelle du Parlement et je dirai comment un article très important de la loi des chemins de fer a été adopté par le comité spécial presque sans discussion et accepté par le comité comme article non sujet à débat. Il me semble que lorsqu'il se produit quelque chose de ce genre et lorsque la Chambre en a connaissance, il appartient au Parlement de rectifier cet état de choses. On fait remarquer que, lorsqu'une compagnie a reçu ces pouvoirs spéciaux et a obtenu ce qu'on nomme des droits acquis, il n'est pas juste de supprimer ces droits et de la forcer à obtenir un consentement, comme dans le cas de la ville de Toronto, et l'on ajoute même que la ville de Toronto essaye de faire obstacle complètement à cette compagnie en particulier.

J'espère maintenant que si la Chambre apprend à l'avenir que la ville de Toronto ou qu'une autre ville ou une autre municipalité entravent une compagnie industrielle elle saura vite adopter une loi pour remédier à la situation.

L'hon. M. FIELDING: Au cours du débat on a dit plusieurs fois que tout cet imbroglio, qui a dérangé et fait obstacle à nos lois depuis trois ans, a été causé par les erreurs des avocats chargés, il y a quelques années, de la rédaction de ces statuts. Si c'est vrai, ceux d'entre nous qui ne sont pas avocats mais simples particuliers peuvent trouver une excuse d'avoir pris part au débat. Je n'ai pas pu suivre toute la question aussi attentivement que d'autres députés et, en conséquence, les expressions d'opinion que je pourrai offrir le seront avec hésitation et non sans réserve.

Je crois, toutefois, avoir suivi la discussion suffisamment pour saisir la véritable question en jeu. J'ai été vivement frappé des remarques faites par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) en ce qui regarde la malheureuse position dans laquelle nous nous trouvons placés quand on nous demande de mettre à profit le mécanisme compliqué d'une loi générale très importante pour attaquer les pouvoirs conférés par charte à une compagnie particulière. Je crois que son argument était juste quand il disait que, si nous voulions attaquer les droits d'une compagnie nous devions le faire franchement et directement. Cependant, nous devons débattre la question dans la forme sous laquelle elle nous est présentée.

En réalité, il s'agit d'un conflit entre des droits acquis et le point de vue moderne au sujet de ces droits. Je suis peiné de constater une tendance croissante à oublier ce respect d'autrefois vis-à-vis de ces droits acquis et, en même temps, je vois qu'il existe une tendance à aller un peu trop loin dans l'autre sens. On peut louer beaucoup l'idée surannée qu'un marché et qu'un contrat est un contrat; que tous ceux qui les passent doivent en prendre les conséquences et j'ai le plus profond respect pour ceux qui partagent ces idées. Mais il existe aussi une prétention moderne très forte qui veut que les droits acquis soient parfois attaqués et mis de côté quand ils semblent en contradiction avec l'intérêt public.

Dans le cas qui nous occupe, la compagnie possède une charte dont la nature a été très discutée aujourd'hui et cela d'une manière que je crois fort peu appropriée. Quel avantage existe-t-il pour nous de chercher quelle était l'intention du Parlement qui a accordé cette charte? Mes amis de la profession légale savent mieux que nous, simples particuliers, que l'esprit d'une loi du Parlement ne se trouve que dans la loi elle-même et non dans ce que nous pourrions penser ou croire à ce sujet. Dans le cas actuel, la qualité de la charte a été mise en doute. La compagnie a pu la défendre devant le conseil privé et nous la trouvons aujourd'hui sous forme de contrat que la compagnie prétend faire respecter. Mais le sénat, corps

paisible et conservateur s'il en fut jamais, ainsi que le comité de cette Chambre qui a confirmé les vues du sénat, en sont venus à la conclusion que même des droits acquis peuvent être mis en doute jusqu'à un certain point et c'est pourquoi le sénat a proposé quelque chose qui semble être un compromis.

Le Sénat a virtuellement dit à la compagnie: "C'est vrai; vous avez ces droits acquis; nous ne voulons pas vous les enlever, car nous respectons les droits acquis, etc.; mais nous voulons être assurés que vous les exercerez avec discrétion. Pour cela, nous insérons à ce projet de loi une disposition à l'effet que si la compagnie en aucun cas (comme celui de Toronto, qui est beaucoup en évidence) tente d'exercer ces droits oppressivement et de mauvaise foi, il y ait appel à la commission des chemins de fer."

Arrêtons-nous ici un instant. Ce n'est plus du tout l'ancienne doctrine. Cela met en doute les droits acquis; c'est une admission que, dans l'idée moderne, les droits acquis eux-mêmes peuvent être contestés. Mais si le Sénat—j'en parle parce que la proposition y a pris naissance, bien qu'elle nous soit soumise comme rapport du comité général—si le Sénat avait voulu accorder appel à la commission des chemins de fer sous certaines conditions, il aurait très bien pu le rendre plus efficace. Je crois qu'en la forme qu'il nous parvient, le droit d'appel est plus utile que ce que nous propose mon honorable ami de Parkdale, et qui ne se recommande pas à mon jugement. J'y préférerais un appel sous la forme présente qu'accepter son amendement. Mais, bien que j'estime bonne l'intention du Sénat à ce sujet, je suis d'avis que quant à accorder un appel, il aurait dû accorder un appel utile. Suivant lui, si la compagnie va à Toronto, disons, et creuse les rues, érige des poteaux, et, en général, cause des troubles, le conseil de ville de Toronto pourrait juger ces actions "oppressives et de mauvaise foi"; il pourrait soulever une contestation devant la commission des chemins de fer. Si cette politique est bonne, elle le serait bien plus, si la contestation pouvait être soulevée avant que les rues soient creusées, les poteaux érigés ou les pouvoirs exercés. Ma proposition serait donc: ne pas nier les droits des compagnies, mais exiger que pour exercer ces droits en dedans de Toronto ou d'autres villes, elles doivent d'abord faire une demande au conseil municipal et chercher à en venir à une entente avec lui. J'ai coulé mes idées sous la forme d'un amendement sans façon, que je vais lire à la Chambre, afin que le comité ait une idée claire de ce que je soutiens. Il ne sera pas dans l'ordre de le proposer en ce moment, mais peut-être le trouverai-je à propos, quand la motion de mon ami de Parkdale aura été discutée. En attendant, je vais lire mon amendement, pour renseigner le comité sur ce qui me semble être une solution assez bonne de la difficulté:

Mais quand pareille compagnie désire exercer ses pouvoirs au-dessus ou en-dessous d'une cité, ville, village ou township, elle sera soumise aux conditions suivantes:

(a) Elle devra donner de son intention avis par écrit à la municipalité avec les plans et spécifications de l'ouvrage qu'elle projette.

(b) Si, dans le même délai, la municipalité la municipalité est en défaut de donner par écrit à la compagnie avis de ses objections aux opérations projetées, la compagnie pourra procéder à les exécuter suivant les plans et spécifications.

(c) Si, dans le même délai, la compagnie propose à la compagnie, par écrit, des changements auxdits plans et spécifications, dont l'adoption ferait disparaître les objections de la municipalité, la compagnie devra soigneusement les examiner, et les approuver, s'ils sont jugés justes et raisonnables. Là-dessus elle pourra procéder à l'exécution des travaux selon les plans et spécifications ainsi modifiés.

(d) Si la compagnie est incapable d'approuver les changements proposés par la municipalité aux plans et spécifications, elle pourra en appeler à la commission. Celle-ci, après audition des deux parties, pourra émettre l'ordonnance qu'elle jugera bon, eu égard aux droits de la compagnie et aux intérêts publics concernés.

En substance, au lieu d'attendre que Toronto dépose sa plainte, au lieu d'attendre que la compagnie creuse les rues, érige les poteaux et sème le désordre, la première démarche pour la compagnie, sera de donner avis à la municipalité de ses intentions. C'est à peine une demande de permis; la compagnie a un droit, sous certaines conditions, d'exécuter; mais avant de la faire, elle doit notifier la municipalité et lui donner loisir de faire ses représentations. Elles peuvent s'entendre; sinon, elles doivent s'adresser à la commission. Cela diffère de la disposition du projet de loi dans son état actuel; celle-ci autorise d'abord que l'acte soit fait, que l'on érige les poteaux, creuse les rues, etc.; on peut ensuite s'adresser à la commission des chemins de fer pour qu'elle établisse si l'acte est vexatoire et de mauvaise foi. L'amendement, au contraire, envoie d'abord la compagnie devant la municipalité pour chercher une entente; si elle n'y réussit pas, elle devra soumettre la chose à la commission des chemins de fer.

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, les remarques très logiques de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) confirment l'importance de la déclaration faite par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) au début de la discussion, à savoir qu'une loi ayant trait à une pension d'intérêt purement local, ne devrait pas être incorporée dans la loi spéciale des chemins de fer du Canada. Je crois que si mon honorable ami de Queen-et-Shelburne avait fait partie du sous-comité et avait pris part à ses délibérations, comme il l'aurait certainement fait s'il en avait fait partie, il aurait une opinion tout à fait différente de celle qu'il a exprimée ce soir. Cela montre que lorsque vous essayez de régir un cas particulier par une loi générale, invariablement, il surgira des difficultés. Il n'existe pas d'avocat au monde qui puisse, dans des conditions semblables, élaborer un plan qui n'entraîne pas de difficultés par la suite. Je prétends être au courant de la question, car j'étais membre du sous-comité qui, en 1917, était chargé de l'examen du projet. Cela nous a pris, je pense, cinq ou six semaines, pour étudier tout le bill relatif aux chemins de fer, et plusieurs jours pour cet article en particulier. J'étais également présent quand la question a été discutée en comité général, et bien que, dans cette circonstance, je fusse avec la minorité mon opinion était bien arrêtée, et elle n'a pas changé depuis. Je faisais aussi partie du sous-comité nommé, il y a quelques semaines, pour étudier le projet de loi relatif aux chemins de fer, et nous avons consacré deux ou trois jours à l'examen de l'article en question. Nous avons recueilli les témoignages de toutes les parties intéressées, et je crois que le comité possédait toutes les preuves nécessaires et qu'il était possible d'obtenir pour rendre une décision intelligente. C'est aux députés, individuellement, de juger si la décision prise était intelligente ou non. Mais on ne peut nier que le vote fut de deux contre un en faveur du texte transmis par le Sénat. Cela ressemble tellement à un procès ordinaire, avec toutes ses preuves spéciales sur un point ou un autre, c'est une affaire tellement locale, qu'il faut en avoir suivi toutes les phases pour se faire une idée exacte de la situation.

Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne a fait, aujourd'hui, à peu près la même proposition que j'ai faite en principe, il y a deux ans; mais je n'avais pas été bien loin avant de m'apercevoir des difficultés qui se présentaient, des obstacles qui se trouvaient sur la route. Mon honorable ami parle de s'adresser à la municipalité. Remarquez que je parle du cas particulier qui nous occupe. D'une façon générale, je suis tout de suite d'accord avec lui; je ne pense pas que l'on doive donner à une société le droit de se servir des rues et des places publiques d'une municipalité sans son consentement et, vu ce qui s'est passé, je doute fort qu'il puisse se trouver un seul député ou sénateur qui soit prêt à accorder, aujourd'hui, une charte comme celle qui fut accordée en 1902. Mais mon honorable ami se plaçait au point de vue général, et à ce point de vue-là, son raisonnement est absolument logique. Il dit qu'avant de faire quoi que ce soit, la compagnie devrait faire part à la municipalité de ses désirs, lui soumettre les plans et devis des travaux et lui demander si elle consent à ce qu'ils soient exécutés. Si la municipalité ne s'y oppose pas dans un délai de dix jours, les travaux pourront être entrepris; autrement, le cas est soumis à la commission. Mon honorable ami ne se rend pas compte (je dis cela sans arrière-pensée) qu'une municipalité, dans la province d'Ontario, n'a pas voix au chapitre, absolument pas. Je sais que mon honorable ami aura peine à le croire. . .

L'hon. M FIELDING: Je pense bien le savoir.

L'hon. M. CARVELL: . . .mais je vais lui lire ce que dit la loi de l'Ontario, aujourd'hui. Une municipalité n'a aucun contrôle à l'égard de ses rues, quand il s'agit d'ériger des poteaux pour la transmission d'un courant électrique. Une loi, adoptée en 1914, dit:

Nonobstant toutes les autres lois, une municipalité ne devra pas, dorénavant, conclure un arrangement avec telle compagnie ou adopter des règlements en rapport avec un service d'utilité publique que l'on a déclaré être d'avantage général pour le Canada ou qui n'est pas sous le contrôle législatif de la province d'Ontario, jusqu'à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil ait approuvé tel arrangement ou règlement, et tout arrangement conclu ou tout règlement adopté contrairement à cet article sera absolument nul et sans effet.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce là loi de l'Ontario?

L'hon. M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami observera que je n'ai pas parlé, dans mes remarques, d'un arrangement ou contrat avec le conseil municipal. Ce que je proposais, c'est que le conseil municipal puisse avoir l'avantage d'accepter ou de faire valoir ses objections. Je croyais avoir

évité la difficulté que signale mon honorable ami.

L'hon. M. CARVELL: Je ne veux pas l'éviter, mais l'attaquer de front. Essayons de l'affronter et de voir s'il est possible d'adopter une résolution qui soit équitable et qui règle la situation.

Il n'est pas question ici d'avis aux municipalités et l'on est autorisé à planter des poteaux dans les rues, sans que la municipalité ait voix au chapitre.

L'hon. M. FIELDING: Je ne propose pas que la compagnie demande ce droit. Au contraire, j'affirme, que la compagnie possède ce droit, mais tout se résume à savoir quel exercice elle en fera. Je ne propose pas qu'elle aille demander ce privilège à Toronto; seulement elle dira à la municipalité: "Nous avons le droit; nous venons dire que nous l'exercerons pour le mieux; seulement nous voulons vous mettre en lieu de présenter vos objections".

M. BRISTOL: Est-ce que la municipalité n'a pas parfaitement le droit d'adopter un règlement? Le ministre est d'avis que jamais le gouvernement d'Ontario ne consentirait à l'application de ce règlement.

L'hon. M. CARVELL: Je vais relire ce texte. Je répondrai d'abord à l'honorable député de Queen-et-Shelburne, puis au député de Toronto-Centre (M. Bristol). Le paragraphe que j'ai cité a évidemment été rédigé par un homme qui s'y entendait; parce qu'on ne l'applique pas à toutes les compagnies, mais seulement à celles dont les travaux ont été déclarés d'intérêt général pour le Canada et il faut entendre par là la Toronto and Niagara Power Company et les sociétés connexes. On trouve dans ce texte le mot "convention". Supposons que la proposition du député de Queen-et-Shelburne soit adoptée: voici que la compagnie présente une demande à la municipalité et lui dit: "Nous voulons planter ces poteaux et construire cette ligne à certaines conditions". Or, si l'on ne soulève pas d'objections, ce serait là une convention. A mon avis, cela cadre bien avec le but visé par l'amendement et je dois ici ajouter que la municipalité est réduite à l'impuissance.

Un mot en réponse au député de Toronto-Centre.

Le texte de la loi déclare que:

...et toute convention conclue et tout règlement adopté en violation du présent article sont nul et de nul effet.

M. BRISTOL: C'est là précisément ma prétention, la municipalité peut bien adopter ce règlement, mais il n'a aucune valeur, sans la sanction du gouvernement provincial.

L'hon. M. CARVELL: Précisément, ce n'est qu'un chiffon de papier, et toute cette loi a été élaborée dans le but d'empêcher la compagnie de force de Niagara de faire son exploitation. J'en viens à la question générale et je serai bref.

M. McKENZIE: Avant que le ministre aborde cette question, je désire obtenir un éclaircissement. Si la compagnie créée ou instituée par cette Chambre obtient certains droits dans une province du Canada, le ministre pense-t-il qu'une loi provinciale puisse lui enlever ces droits?

L'hon. M. CARVELL: Non, mais à mon avis, la province d'Ontario a sans doute le droit de dire qu'un contrat passé par une des municipalités avec cette compagnie serait nul. La province serait dans son droit à cet égard et c'est ce qu'elle a fait. Elle n'a pas dit que la compagnie de force de Toronto et Niagara ne peut faire certaines choses, mais elle a dit que nulle municipalité ne peut adopter de règlement portant que tout ce que fera cette compagnie peut être nul et de nul effet.

M. McKENZIE: N'est-ce pas là un moyen indirect de faire la même chose?

L'hon. M. CARVELL: C'est possible, mais si je ne me trompe, la constitution accorde ces droits à la province, et à mon avis ses pouvoirs vont jusque-là.

L'hon. M. FIELDING: Disons que la compagnie de Toronto et Niagara notifie au conseil de ville de Toronto avis qu'elle à l'intention d'exécuter certains travaux, d'après certains plans et devis, et elle veut savoir si le conseil municipal s'y oppose, et que ce dernier réponde qu'il ne s'y oppose pas: est-ce que le ministre prétend que ce soit là un règlement?

L'hon. M. CARVELL: Je crois que oui, et j'irai même jusqu'à dire ceci: si je représentais la province d'Ontario, ou la commission hydro-électrique, je n'hésiterais nullement à porter l'affaire devant les tribunaux et je compterais obtenir une décision, puisqu'on a employé le mot "convention" et celui de "règlement". "Toute convention intervenue et tout règlement adopté, en violation du présent article sont nuls et de nul effet". Mon honorable ami en conviendra, le rédacteur de ce texte agissait en pleine connaissance de cause. Il savait qu'il visait surtout la compagnie de force de Toronto et Niagara, et il tenait à ce que cette compagnie fût dans l'impuissance

de se livrer à son exploitation en concurrence avec sa propre compagnie. Je ne trouve pas à redire à la création de la commission hydro-électrique par la province d'Ontario. C'est à bon droit que l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) affirme que la commission hydro-électrique d'Ontario a fait œuvre fort utile et qu'elle réalisera encore d'avantage à l'avenir.

Je suis en quelque sorte un admirateur de la commission pour la façon dont elle a accompli son œuvre. Je ne crois pas qu'elle obtienne de la force à aussi bon marché qu'elle le pense parce qu'elle a certaines taxes à payer, mais il n'y a pas de doute au monde que le chef de famille n'obtienne de l'électricité à bas prix. Plus que cela il obtient une provision suffisante dans les temps ordinaires ce qui, après tout, est plus important que la question du prix. Par conséquent je n'ai que de bonnes paroles à adresser à l'Hydro Electric Commission et si c'est le désir de la population d'Ontario que cette commission soit la seule compagnie productrice, transmetteuse et distributrice d'électricité dans Ontario, c'est aussi son affaire; si elle veut adopter ce système je ne pense pas que le Parlement ait rien à lui dire. Mais je pose en principe cette doctrine: La province d'Ontario n'a pas le droit d'intervenir sans pitié et de détruire le capital que d'autres gens ont hasardé dans ces entreprises avant même l'existence de l'Hydro Electric. Quand nous avions presque terminé l'audition des témoignages devant le comité spécial, j'ai posé une série de questions aux personnes qui étaient présentes. Jusqu'à un certain point, c'était comme une suite de questions qu'un juge adresserait à un jury dans une cour, mais les réponses étaient données par les deux parties contestantes. Je lirai au comité les questions et les réponses et le comité peut les accepter comme étant les faits de la cause tels qu'ils ont été produits à l'enquête devant le comité spécial.

2. D. Quand l'Hydro-Electric-Commission a-t-pany ou une de ses filiales, a-t-elle fourni pour la première fois de l'électricité à la ville de Toronto? R. En 1907.

2. D. Quand l'Hydro-Electric Commission a-t-elle fourni pour la première fois de l'électricité à Toronto? R. En 1910.

3. D. La ville de Toronto a-t-elle le droit d'acheter le réseau aérien de la Toronto Electric Light Co ? R. Oui.

4. D. A-t-elle décidé de ne pas profiter de l'option? R. Oui

5. D. La ville a-t-elle le droit d'acquérir la Toronto Electric Railway Co.? Dans l'affirmative, quand? R. Oui. en 1921.

6. D. L'Hydro-Electric a-t-elle établi des fils aériens à la fois pour la transmission et la distribution? R. Oui.

[L'hon. M. Carvell.]

Je demande au comité d'accorder une attention spéciale à cette question et à la réponse.

M. McMASTER: De quelle compagnie s'agit-il?

L'hon. M. CARVELL: Il s'agit de la commission hydro-électrique ou en d'autres termes, de la province d'Ontario.

M. CAHILL: Ne s'agit-il pas de la compagnie municipale de Toronto?

L'hon. M. CARVELL: Non, c'est la commission hydro-électrique. Je n'ai pas demandé les détails, mais je présume qu'une compagnie—c'est-à-dire la ville de Toronto—s'entend avec cette commission pour acheter l'électricité et la distribuer, mais cela signifie une compagnie en concurrence avec la Toronto and Niagara.

M. SHEARD: Toronto est un client de la commission hydro-électrique?

L'hon. M. CARVELL: Certainement, Toronto est un client et la commission hydro-électrique distribue l'électricité dans la ville pour des fins d'éclairage sur des fils aériens. Chacun l'admet et vous verrez pourquoi j'ai posé la question suivante un peu plus tard.

7. D. La Toronto Electric Light Co. peut-elle alimenter son réseau souterrain sans faire usage de lignes aériennes dans la ville de Toronto? R. Non.

8. D. La Toronto and Niagara Co. a-t-elle consenti à vendre toute son entreprise à l'Hydro-électrique? R. Oui.

De plus, M. Fleming, le directeur général de la compagnie des tramways a dit qu'elle consentirait à laisser un tribunal indépendant fixer le prix de toute l'entreprise comme compagnie en exploitation. Ce sont les faits exposés par toutes les parties à la séance du comité spécial.

Les autres faits que je n'ai pas compris dans ces questions étaient les suivantes: La Toronto and Niagara Company était la compagnie mère et a, dit-on, le droit d'émettre des obligations seulement pour un montant d'un million et demi de dollars et l'on a établi devant le comité spécial qu'il y a suffisamment d'actif, quoiqu'il puisse arriver, pour payer ce million et demi d'obligation. Je dois dire que tout en ayant le plus grand respect pour mon honorable ami de Middlesex-Ouest (M. Ross) qui a présenté cet argument, je ne pense pas qu'il ne considérera comme injuste envers lui, si je dis que son argument ne vaut pas grand'chose si on lui applique des principes d'affaires. Pour avoir du succès dans un projet hydro-

électrique vous devez avoir trois choses: Premièrement, une usine génératrice; deuxièmement, une ligne de transmission; et troisièmement, une usine de distribution. Supprimez une de ces divisions et vous détruisez tout le système. La Toronto and Niagara Power Company a obtenu du Gouvernement une loi qui lui donne le droit de transmettre et de distribuer l'électricité. Comme je l'ai dit déjà, les pouvoirs sont très étendus—plus étendus je pense et en fait plus étendus je le sais—que ceux que le Parlement accorde aujourd'hui et plus étendus qu'elle n'aurait dû les obtenir.

M. SHEARD: La ville de Toronto a-t-elle jamais pris l'engagement formel ou tacite qu'elle fournirait perpétuellement un débouché à l'énergie que développe la Niagara Power Company ?

L'hon. M. CARVELL: Non.

M. SHEARD: N'est-ce pas là le nœud de votre raisonnement?

L'hon. M. CARVELL: Pas du tout. Mon honorable ami se rendra parfaitement compte avant que j'aie terminé mes remarques que j'ai en tête une tout autre idée que celle-là à ce sujet.

M. McMASTER: Dans un mémoire qui a été mis entre les mains des membres du Parlement, on affirme qu'à l'époque où la Niagara Power Company obtint sa charte, il fut formellement entendu qu'on lui accordait le droit de pénétrer dans la ville de Toronto, le tout sujet à l'assentiment de la municipalité. J'aimerais à avoir l'opinion du ministre à ce sujet, car il s'agit d'un point important.

L'hon. M. CARVELL: Je ne faisais pas partie du Parlement à cette époque, de sorte que je ne suis pas personnellement au fait de la question. En parcourant, toutefois, le compte rendu officiel des débats ce jour-là, il est facile de se convaincre que la question a été débattue et qu'un bon nombre de députés étaient d'avis que la compagnie n'aurait jamais le droit d'envahir les rues d'une municipalité sans avoir obtenu, au préalable, le consentement des autorités municipales.

Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), toutefois, avec sa logique ordinaire, a répondu à cette question. Il ne s'agit pas de savoir ce que lui, moi ou tout autre membre du Parlement avons pensé; le Parlement législère comme corps et la sagesse combinée de tous ses membres incorpore en dernier ressort certaines lois dans nos statuts. A partir de ce jour, c'est aux tribunaux de décider quelles ont été les intentions du Parlement en adoptant telle ou telle loi. Or, dans le cas qui nous occupe, le Conseil privé a jugé que l'intention du Parlement fut de conférer à la compagnie le droit de poser ses poteaux et ses fils dans les rues de toutes les municipalités de la province d'Ontario.

M. McMASTER: La Chambre des lords a décidé, un jour, que tous les biens de l'Eglise presbytérienne devaient aller aux "Wee Frees", et le Parlement a adopté une loi pour corriger une pareille absurdité.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami est une meilleure autorité que moi en ces matières, de sorte que je n'entreprendrai pas de le suivre sur ce terrain ; la théologie n'est pas mon fort.

Lorsque j'ai été interrompu, je disais que trois conditions sont nécessaires pour assurer le succès d'une entreprise hydro-électrique après la formation de la compagnie mère, l'exécution du projet n'aurait jamais été possible sans l'existence de la compagnie mère, car les autres compagnies n'auraient jamais déboursé un dollar à moins d'être assurées du droit de transmettre et de distribuer l'énergie électrique. Toutes les compagnies qui se sont formées autour de cette compagnie mère ont vu le jour grâce aux droits et privilèges que le Parlement avait conférés à la compagnie mère, en 1902. Elles ont utilisé ces droits et privilèges et elles ont dépensé environ 35 millions. C'est un fait, et personne ne peut le nier, que 29 millions de piastres d'obligations ont été émises par la compagnie hydro-électrique pour l'exécution du projet; or, le public a acquis pour 9 millions de piastres de ces obligations depuis que le Conseil privé a rendu la décision que l'on sait, en 1912. Il est donc juste de supposer que les gens qui ont acquis ces obligations depuis 1912, se sont appuyés pour le faire sur la validité de la loi telle qu'elle fut interprétée par le Conseil privé, à savoir que la compagnie a le droit de distribuer l'énergie électrique dans toutes les municipalités de la province d'Ontario ou ailleurs, si elle est en mesure de le faire.

En vertu de ces droits, la compagnie a construit une ligne de transmission pour amener l'énergie électrique des chutes Niagara à la ville de Toronto. Après cela, elle conclut un traité avec les autorités municipales de Toronto sous le régime duquel elle obtenait le droit de planter ses poteaux dans les limites de la ville aux fins d'éclairer les rues. Ce traité a expiré en 1915 ou 1916; je ne me rappelle plus de la date exacte. Le Conseil privé a décidé que la compagnie—c'est-à-dire le syn-

dicat Toronto et Niagara, à l'heure qu'il est—n'a plus le droit de maintenir ses poteaux dans les rues de la ville de Toronto; elle avait acquis ce privilège pour une période déterminée aux fins clairement spécifiées de transmettre l'énergie électrique pour l'éclairage des rues; or, aussitôt que le traité est expiré, le droit de maintenir ses poteaux dans les rues expire en même temps.

Voilà où en est la question à l'heure qu'il est. Il est de fait aussi que la Toronto Electric Light Company, qui constitue l'une des parties du projet, possède un réseau souterrain très étendu dans le centre et les parties les plus populeuses de la ville.

M. McCOIG: Est-ce que la question de poser les fils dans les airs n'est pas du ressort exclusif des municipalités? De quel droit le Parlement intervient-il? Si une municipalité permet à la compagnie hydro-électrique de distribuer l'énergie de cette façon-là, pour quelle raison le Parlement interviendrait-il ?

L'hon. M. CARVELL: Pas du tout.

M. McCOIG: Pour quelle raison alors le ministre soulève-t-il la question ?

L'hon. M. CARVELL: Je ferai observer à la Chambre que la ville de Toronto ne s'oppose pas à ce que l'on suspende des fils dans ses rues, puisqu'elle autorise l'Hydro-électrique à le faire partout où il lui plaît de distribuer par ce moyen la force motrice à sa clientèle, mais quand il s'agit d'une compagnie rivale, la ville en juge différemment.

J'ai déjà dit que la Toronto Light Company avait, sous terre, dans le centre de la ville, un réseau très étendu, et ce réseau souterrain est alimenté par des fils qui sont en l'air; si donc on refuse à cette compagnie le droit de se servir de fils en l'air pour son réseau souterrain, celui-ci devient inutile. Si, en effet, la compagnie ne peut amener le courant à ce réseau, rien ne lui sert de posséder le système de distribution le mieux soigné du monde. Si cet amendement passe, la Toronto Niagara Company ne pourra maintenir dans la ville de Toronto un seul fil, puisqu'elle ne peut obtenir de transmettre l'énergie électrique par son réseau souterrain, et ce réseau n'a plus alors d'autre valeur que celle d'un objet de rebut.

M. CAHILL: Je m'étais laissé dire que le conseil de ville de Toronto voulait bien autoriser la compagnie à transmettre l'énergie électrique par des fils en l'air communiquant au réseau souterrain.

L'hon M. CARVELL: Mon honorable ami est d'ordinaire plus perspicace, et je ne m'attendais pas à l'aveu qu'il vient de faire, car cette question a été débattue pendant des heures, au cours des séances du comité spécial, et il était là. C'est même là-dessus que je me suis fondé pour les questions suivantes:

D. Est-ce que l'Hydro-électrique a des fils suspendus pour la transmission comme pour la distribution de la force motrice? R. Oui.

D. La Toronto Electric Light Company peut-elle alimenter son réseau sous-terrain sans faire emploi de lignes de surface à Toronto? R. Non.

C'est ce que tout le monde admet.

M. CAHILL: Qui a donné cette réponse?

L'hon. M. CARVELL: M. Fleming était là pour une des parties intéressées, et M. Kilmer pour l'autre.

M .CAHILL: Ce n'est pas M. Kilmer qui a répondu de cette façon.

M. MORPHY: Personne n'a élevé d'objections

L'hon. M. CARVELL: La remarque de mon honorable ami (M. Cahill) est de mauvais goût, et je le lui déclare franchement. Je ne viens pas dire devant le comité des choses qui ne sont pas. Selon que me le dit le représentant de Perth (M. Morphy), les témoins ont déclaré que le réseau souterrain passait dans différentes régions de la ville, et il serait physiquement impossible de percer un tunnel du dehors pour un raccordement à ce réseau ainsi ramifié. La chose n'a été mise en doute par personne, tous ont reconnu que, sans un appareil de distribution en l'air, on ne pouvait alimenter les lignes souterraines. Je ne voudrais pas dénaturer les faits; j'ai trop longtemps fait partie du barreau pour une pareille tentative.

Voyons ce qui découle de là. Mon honorable ami dit que l'on va leur permettre une distribution par des fils à la surface. Or, que prescrit l'amendement? Le paragraphe 5 est conçu dans les termes suivants:

Les dispositions du paragraphe immédiatement précédent s'appliquent à toute compagnie constituée jusqu'à présent par une loi spéciale ou autre autorité du Parlement du Canada et restreignent ses pouvoirs, nonobstant le fait que ces dispositions peuvent être incompatibles avec les dispositions de telle loi spéciale ou autre autorité, et nonobstant les dispositions de l'article 3 de la présente loi.

Cet article 3 porte que, si l'on n'est pas satisfait des arrangements pris en vue de la distribution, ou si les conditions imposées sont trop onéreuses ou injustes, on

peut s'adresser à la commission. En dépit de tout, si l'amendement passe, la Toronto Niagara Company se trouve absolument empêchée d'obtenir de l'électricité pour son réseau souterrain. Tels sont les faits exposés avec autant de précision et de simplicité qu'il m'est possible de le faire. Il est en outre admis que leurs principaux clients sont deux compagnies de Toronto: d'abord, la Toronto Electric Light Company, que la ville de Toronto a le droit d'acheter d'ici au mois de novembre prochain; mais la ville vient justement de faire savoir à la compagnie qu'elle n'entend pas faire l'acquisition de son réseau. Si l'amendement passe, la Toronto Niagara Company ne pourra alimenter son réseau souterrain, et ce réseau, par suite, n'a plus d'autre valeur que celle des objets de rebut.

On admet, en outre, que la ville aura, en 1921, le droit de prendre possession des biens de l'autre compagnie, la Toronto Railway Company. Vous enlevez à la Toronto Power Company la Toronto Railway Company et vous mettez la Transmission Company dans le cas de ne pouvoir disposer de la force qu'elle génère? Que fera-t-elle, en ce cas, de ce produit? Quelle en est la valeur, à Toronto? Combien vaut cette ligne de transmission? Quelle est la valeur de l'établissement où elle produit de l'électricité, si on ne lui permet pas de la transmettre aux Etats-Unis?

J'ose l'affirmer, si cette proposition d'amendement est adoptée, d'ici à deux ans, ses obligations ne vaudront pas la moitié du pair, parce qu'il ne restera plus à la compagnie assez d'actif en matériel pour lui permettre de réaliser plus de 50 pour 100 sur la valeur des obligations. Si le Parlement est à même de faire ce qu'il voudra, d'une compagnie comme celle-ci, qui a été édifiée sur la base d'une loi adoptée de bonne foi, qu'il le dise; mais je veux voir voter la députation avant de croire qu'elle puisse en être rendue à confisquer une propriété représentant de l'argent placé de bonne foi à une époque où l'entreprise en question paraissait tentée pour ainsi dire à titre d'expérience. Je ne crois pas me tromper en disant que lorsque cette compagnie a décidé de transmettre l'électricité des chutes Niagara à Toronto, elle décidait d'établir la ligne de transmission la plus longue qu'il y eût encore dans le monde, puisqu'elle comprenait près de 100 milles. Elle jouait donc le rôle de pionnier dans une ligne d'industrie qui devait finir par constituer un des actifs les plus importants de la civilisation. Elle a obtenu une charte qui paraît très favorable, je l'avoue, si l'on se reporte à l'époque où elle fut octroyée; mais elle l'a obtenue de bonne foi et elle a fait son placement de bonne foi. Si la proposition d'amendement est adoptée, cette propriété perd absolument le pouvoir de produire des recettes et elle ne peut plus être vendue qu'à vil prix.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'article qui figure dans le bill est-il littéralement le même qui a été adopté par le comité?

L'hon. M. CARVELL: Oui, le même qui fut adopté par le comité et par le Sénat.

M. BRISTOL: En prenant pour admis le droit de la compagnie de passer dans les rues de Montréal ou de toute autre ville, sans préjudice au droit des municipalités d'accorder ou de refuser leur consentement, sur quoi mon honorable ami se base-t-il pour dire que cet actif ne vaut plus que la moitié du pair?

L'hon. M. CARVELL: Je crois l'avoir dit clairement.

M. BRISTOL: La compagnie fournit maintenant l'équivalent de 250,000 chevaux-vapeur aux chutes Niagara.

L'hon. M. CARVELL: Nous parlons non pas d'une loi générale mais d'un cas spécifique. Ce cas ne devrait pas se présenter ici, ou il ne devrait s'y présenter que sous forme d'amendement à la charte de la Toronto and Niagara Power Company. Je vais répéter ce que j'ai dit. Cette compagnie ne compte que deux consommateurs principaux, dont l'un est la compagnie des tramways de Toronto, dont la ville de Toronto va prendre possession d'ici à deux ans, et qu'elle va exploiter exclusivement au moyen de l'énergie fournie par la compagnie hydro-électrique. Mon honorable ami en convient-il?

M. BRISTOL: Oui, mais quand elle a passé ce traité avec la compagnie des tramways, elle a exigé d'elle 45 piastres par cheval-vapeur et lui a fait garantir ses obligations; c'est pour cela que Toronto et toute la province d'Ontario ont eu l'air de s'étonner de la situation.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami mêle à cette question de la politique locale. Pour moi, je ne tiens pas à y en mêler. Je n'ai pas à m'occuper du traité passé par la compagnie à Toronto, je m'occupe des faits de la cause tels qu'ils ont été révélés au comité.

M. BRISTOL: Le privilège de la compagnie des tramways de Toronto n'expire que dans deux ans.

L'hon. M. CARVELL: Je le sais. Je ne suis pas assez obtus pour ignorer que, dans deux ans, la Toronto and Niagara Power Company va perdre le droit de fournir de l'électricité à la compagnie des tramways. Toronto a droit d'abroger ce contrat et de prendre possession de la compagnie des tramways.

M. McMASTER: Nous voudrions profiter de cette discussion. Nous entendons bien le ministre mais nous n'entendons pas le député de Toronto-Centre.

M. le PRESIDENT: Le ministre des Travaux publics a la parole.

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on m'interrompe, et je suis heureux de discuter la question à tous ses points de vue. Je ne redoute aucunement les conséquences de mes déclarations, et voilà pourquoi je suis disposé à faire bon accueil à toutes questions que le député de Toronto-Centre voudra bien m'adresser.

Maintenant, je vais achever la réponse que je lui destinais. L'autre grand consommateur de l'énergie fournie par cette compagnie, c'est la Toronto Electric Light Company. La ville de Toronto a également droit d'acheter cette compagnie. Ce droit expire en novembre, cette année, et la ville vient de donner avis à la compagnie qu'elle ne l'achetera pas. J'ai déjà dit que si cette proposition d'amendement est adoptée, la Toronto Electric Light Company, désormais incapable de laisser debout un seul de ses poteaux dans les limites de la ville, ne pourra absolument pas rendre le courant à son système de conduits souterrains. Or, si la Toronto and Niagara Power Company ne peut envoyer de courant à aucune partie de ce système, que pourra lui valoir la Toronto Electric Light Company?

Elle est absolument inutile; c'est un embarras et autant vaudrait la vendre pour le dixième du prix de revient. J'en sais quelque chose; j'ai été dans cette partie pendant quinze ans et je n'ignore pas ce que c'est que d'avoir une ligne morte et de ne pas pouvoir lui fournir d'électricité. Il ne vous reste qu'à la vendre comme du vieux cuivre; vous pouvez enlever les tableaux de distribution qui coûtent cher et les vendre au quart du prix. Si la ville de Toronto, ou les entreprises rivales, veulent être justes, elles diront: Nous achèterons tout ce qui vous appartient—et dans ce cas, il n'y aura pas un mot à dire.

J'ai répondu à mon honorable ami. En enlevant à cette compagnie, ses deux principaux clients de Toronto, vous rendez son entreprise absolument inutile, à moins que vous ne lui permettiez d'exporter de l'électricité aux Etats-Unis. Mais quelle est la situation? Le président de la commission hydro-électrique exige que nous interdisions l'exportation de l'électricité dans le pays voisin. Si ce bill était adopté, dès la semaine suivante nous entendrions demander de la part de certaines personnes de l'Ontario que le Gouvernement interdise d'exporter aux Etats-Unis un seul watt de l'électricité produite par cette compagnie. Si mes prémisses sont vraies, je voudrais que le représentant de Toronto-Centre, lorsqu'il me répondra, m'indique où au monde cette compagnie se procurera des fonds pour racheter ses obligations.

Cependant, l'amendement ne s'arrête pas là. Le représentant de Parkdale voudrait que le Parlement dise en somme—il est fort douteux qu'il puisse le dire sous le régime de notre constitution—que, si la compagnie d'éclairage à l'électricité de Toronto a vendu une partie de son établissement ou de son actif à la compagnie de force de Toronto et Niagara, le marché sera nul. Pendant toute ma carrière parlementaire, qui embrasse une longue période de temps ici et au Nouveau-Brunswick, je n'ai jamais entendu proposer la confiscation de placements faits de bonne foi et sous la garantie de lois rendues par le Parlement. Cela peut être moral dans l'Ontario, mais je puis dire que dans la partie du Canada où j'ai eu le privilège de naître, cette confiscation serait considérée comme fort immorale.

Vu la manière dont cette question a été discutée, j'ai pris plus de temps que je me proposais d'en prendre, mais j'ai voulu exposer au comité les circonstances de cette affaire, telles qu'elles m'apparaissent. J'espère que le Parlement du Canada ne se couvrira pas de ridicule en adoptant l'amendement du représentant de Parkdale. Je me sers à dessein de cette expression; je sais qu'elle est énergique, mais je n'en trouve pas d'autres dans mon vocabulaire pour exprimer fidèlement mes sentiments.

On pourrait prendre des moyens pour restreindre les pouvoirs de la compagnie. Son champ d'action pourrait être circonscrit; son activité pourrait ne s'exercer qu'en certaines parties du pays; je ne m'en inquiète guère. Mais dire que la compagnie n'aura pas le droit de poursuivre ses affaires, de continuer l'entreprise que le Parlement a autorisée, est une doctrine que celui-ci n'acceptera pas, il me semble.

M. McKENZIE: Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre discuter cette question au comité. Si les droits de la ville de Toronto, relativement à l'usage de ses rues, sont sauvegardés, a-t-on une raison spéciale d'empêcher cette compagnie de faire des affaires dans cette ville?

L'hon. M. CARVELL: Je ne veux pas tirer de conclusions; je ne tiens certainement pas à imputer des motifs; mais on doit se rappeler que cette compagnie n'a qu'une rivale, la province d'Ontario. On doit aussi se rappeler qu'elle ne peut pas passer de marché avec une municipalité, si ce n'est du consentement et avec l'approbation de sa rivale. Or, si le présent amendement est accepté, la compagnie ne pourra pas faire d'affaire dans la ville de Toronto, parce que celle-ci lui fait concurrence. Voilà pourquoi la ville de Toronto refuse d'acheter la compagnie d'éclairage à l'électricité de Toronto. Nous avons entendu dire ouvertement—je pourrais amener ici un témoin qui le jurerait—que la ville de Toronto a refusé d'acheter la compagnie, parce que, dit-elle: "Nous pouvons nous en débarrasser en refusant d'alimenter son réseau souterrain, et si la compagnie ne peut pas obtenir d'électricité pour ce réseau, nous l'acquerrons comme une entreprise qui ne vaut rien."

M. CAHILL: Le ministre croit-il que le Parlement se proposait, en ce temps-là, de conférer des pouvoirs aussi généraux? Croit-il que la compagnie, lorsqu'elle a obtenu sa charte, pensait avoir le droit de se rendre dans n'importe quelle rue d'une ville canadienne et d'y distribuer de l'énergie électrique?

L'hon. M. CARVELL: Je ne puis répondre que d'après ce qui est établi. MM. Clarke et Osler étaient convaincus que la compagnie ne possédait pas les pouvoirs qui lui ont été reconnus en définitive.

M. Pringle et M. Cowan étaient des députés qui, dans le temps, ne croyaient probablement pas que la compagnie possédât les pouvoirs que l'on sait aujourd'hui être siens. Les deux cent vingt autres membres du Parlement étant restés muets sur cette question, je n'ai rien qui, me reportant à dix-sept années en arrière, me permette de deviner ce qu'ils en pensaient. Il n'y eut pas de mystère en ceci, puisqu'en cette même année-là le maire de Toronto, M. Urquhart, signalait l'affaire à l'attention du conseil municipal et faisait observer que les privilèges de la compagnie étaient précisément ceux que le Conseil privé lui a reconnus. Ceci était porté à la connaissance du conseil municipal en 1903, et cependant la ville a laissé la compagnie s'emparer de ses rues pour y faire à peu près tout ce qu'elle a voulu; ce n'est qu'en 1914 ou 1915, je crois, que la municipalité s'est mise à protester. Par conséquent, quoi que puissent en avoir pensé quatre ou cinq membres du Parlement, les citoyens de Toronto savaient quels étaient les pouvoirs de la compagnie, et c'est sans faire entendre la moindre protestation qu'ils ont laissé cette compagnie les exercer pendant dix ou douze ans.

M. CHAPLIN: Le ministre a dit que la ville de Toronto cherchait à exploiter la compagnie; or, n'est-il pas vrai que la municipalité a offert d'acheter la compagnie à 135?

L'hon. M. CARVELL: C'est ce qu'on m'a affirmé, comme on m'a dit aussi que les actions étaient alors cotées à environ 160 et que la compagnie refusa de les vendre. Ce n'est là que ouï-dire, et je n'ai aucun moyen de le prouver. Il n'a pas été question de cela devant le sous-comité et il n'a pas été fait de dépositions là-dessus. Je me borne à répéter ce que j'ai entendu dire.

M. NICKLE: Si tous les membres de la Chambre envisageaient la question comme fait le ministre des Travaux publics (M. Carvell), il n'y aurait matière ni à discussion ni à divergence d'opinions; cependant, je considère que pour se faire une juste conception de cette loi et de la situation de la Toronto and Niagara Power Company, il faut de toute nécessité, bien que cela doive être un peu long, remonter à l'origine même des choses. En 1902, certaines personnes sollicitaient la constitution en corporation d'une compagnie devant être connue sous le nom de Toronto and Niagara Power Company. L'article 12 du projet de loi autorisait cette compagnie à

> . . acquérir, construire, entretenir et exploiter des usines et travaux pour la production, la vente et la distribution d'électricité et de la force motrice pour toutes fins auxquelles cette électricité ou cette force motrice peuvent être employées.

Il lui permettait aussi de

> . . construire, entretenir et exploiter des lignes de fils métalliques, des poteaux, tunnels, conduits et autres ouvrages de la manière et au point requis pour les fins de la compagnie.

L'article 13 l'autorisait à poser des poteaux, ouvrir des tranchées, établir des conduits et à faire tous autres ouvrages nécessaires pour la transmission de la force motrice, de l'éclairage, de la chaleur, etc. L'article 21 embrassait les articles 40 à 61

inclusivement, l'article 90, les articles 93 à 98 inclusivement et les articles 136 à 169 inclusivement, de la loi des chemins de fer et portait que ces articles

...s'appliqueront à la compagnie et à ses entreprises, autant que lesdits articles ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la présente loi.

C'est-à-dire sauf certaines conditions énoncées plus loin. Quand on lui a demandé quelle était l'intention du législateur au moment où cette loi-là fut édictée par le Parlement, le ministre des Travaux publics a répondu qu'il n'en savait rien, mais qu'il connaissait le sentiment de certains députés de ce temps-là. En se reportant au hansard de 1902, on constate (page 3629, édition anglaise) que la question suivante fut faite par M. Osler, alors membre de la Chambre:

Quel mal y aurait-il à mettre dans la charte un article disant que cette charte sera astreinte à toute loi que la Chambre pourra voter concernant les compagnies électriques de cette nature?

Le Ministre de la Marine et des Pêcheries: Cela existe déjà.

De son côté, le parrain du projet de loi, M. Pringle, disait:

Je ne vois pas la nécessité d'ajouter cet article. Le Parlement est suprême en cette matière et il peut, en tout temps, adopter une loi applicable à toutes ces compagnies.

Et M. Cowan, alors président du comité des chemins de fer, tenait ce langage:

Quand cette compagnie voudra ériger des poteaux et placer des fils dans les rues de Toronto, il lui faudra le consentement du conseil municipal.

Et M. Clarke, député d'une des circonscriptions de Toronto, faisait cette observation:

Si les honorables députés qui s'opposent à ces amendements veulent faire mettre dans le bill un article disant que la compagnie n'aura pas le droit d'entrer dans Toronto et d'y exercer les privilèges qu'elle demande, sans le consentement de la municipalité, je suis prêt à retirer ces amendements.

A quoi M. Pringle répondait:

L'honorable député veut-il me permettre une question? Jusqu'à quel point l'article 90 de la loi des chemins de fer, telle qu'elle fut amendée en 1889, affecte-t-il cette question? L'amendement est ainsi libellé:

Lorsqu'une compagnie sera autorisée par un acte du Parlement, à construire et à entretenir des lignes de télégraphe et de téléphone ou des lignes pour la transmission de l'éclairage, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, cette compagnie pourra, du consentement du conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les chemins, places ou autres lieux publics y entrer, etc.

... le tout sujet à certaines dispositions. Les dispositions suivantes se rapportent aux dommages, à l'indemnité et ainsi de suite. M. Pringle dit plus loin:

Pour ma part, cependant, je le trouve bien explicite et bien clair. Toutes les compagnies qui veulent traverser le territoire d'une municipalité doivent commencer par obtenir le consentement des autorités municipales.

De sorte qu'il n'est pas difficile de prouver—il est même impossible de prétendre le contraire—que lorsque ce débat eut lieu à la Chambre des communes en 1902, M. Osler et M. Clarke, députés de Toronto, essayaient de faire insérer dans la loi une disposition qui écartait toute possibilité de fausse interprétation de ce qu'ils voulaient faire inscrire au bill. Ces députés n'étaient pas avocats, et M. Cowan, président de la commission des chemins de fer, et M. Pringle, le parrain du projet, montreront clairement que, selon eux, ces amendements étaient inutiles, qu'ils étaient compris dans l'article 90 de la loi des chemins de fer qui était inséré dans le bill.

Maintenant le ministre des Travaux publics dit qu'il ne sait pas quelle était l'intention du Parlement quand cette mesure fut soumise à la Chambre pour étude. J'appellerai son attention sur ce qui suit. Si l'article 90 a été inséré dans le bill—et il l'a certainement été—et si quelque député doute de ma parole, il n'a qu'à se reporter à l'article 21—il l'a été avec intention, et voici pourquoi: Cette compagnie ne devait avoir l'accès des rues d'aucune municipalité pour des fins de transmission ou de distribution sans en avoir d'abord obtenu le consentement de cette municipalité.

Vu que l'article 90 est inséré dans la loi à l'article 21, vu les discussions dont j'ai parlé, je ne puis m'expliquer comment le ministre des Travaux publics en conclut que le Parlement ne croyait pas que les droits de la compagnie devaient être limités conformément à l'article 90.

Mais, me direz-vous, si c'était l'intention du Parlement comment se fait-il que lorsque la loi est venue devant le conseil privé elle fut interprétée autrement? Lorsque la loi fut soumise à l'interprétation du conseil privé, elle ne le fut pas d'après le grand principe des droits du Parlement de tenir compte des circonstances lorsque cette loi fut adoptée, mais d'après le principe étroit qui détermine et limite le droit d'un tribunal dans l'interprétation d'une loi du Parlement. Les lords du conseil privé, dans leur décision, ont montré clairement à ceux qui avaient soumis l'affaire au tribunal de même qu'aux autres qui voulaient en prendre connaissance qu'ils n'étaient pas en état de

chercher à interpréter la loi en s'écartant de son texte.

Nous, en notre qualité de membres du Parlement, lorsque cette mesure est soumise à notre étude, usons de nos droits et acquittons-nous de notre devoir en cherchant à expliquer une loi du Parlement, étant donné les circonstances lors de l'adoption de cette loi et les discussions qui eurent lieu au comité et à la Chambre. Mais le comité judiciaire du conseil privé, quand l'affaire lui a été soumise, a dit qu'il était guidé et inspiré par des considérations entièrement différentes. Les représentants de la municipalité de Toronto-Nord devant le conseil privé prétendaient que les membres de la chambre des lords avaient le droit de tenir compte de ce qui avait transpiré à la Chambre et devant le comité de ce jour. Mais le Conseil privé en rendant son jugement dit:

Ils ne doivent pas oublier qu'un contribuable n'a pas le droit de se demander laquelle de deux politiques opposées devait l'emporter, mais doit se borner à l'interprétation du texte des lois prises dans leur ensemble.

En d'autres termes, les lords du Conseil privé ont dit, dans l'interprétation de cette loi, qu'ils ne pouvaient s'occuper de rien de ce qui aurait pu être fait ou dit quand l'affaire était en discussion devant la Chambre, mais qu'ils ne pouvaient interpréter la loi que d'après son texte même.

Le ministre des Travaux publics, si je suis bien informé,—il se peut que je ne le sois pas—se trompe quand il dit que cette compagnie de 1902 à 1911 a exercé ses droits d'une façon impitoyable et sans égard pour les municipalités. Si mes renseignements sont exacts, cette compagnie a acheté son droit de passage pour sa ligne de transmission de Niagara à Toronto, mais ne s'est pas imposée de force aux municipalités. Elle a opéré en sa qualité de ligne de transmission par voie d'achat ou du consentement des municipalités où elle s'établissait.

L'hon. M. CARVELL: Si l'honorable député veut me permettre, je ne crois pas avoir dit "impitoyablement" et je n'avais certainement pas l'intention de le dire. J'ai dit que la compagnie avait utilisé les pouvoirs qui lui avaient été accordés par le Parlement. Elle n'a jamais, que je sache, fait autre chose qu'une exploitation légitime et je serais le dernier a insinuer qu'elle a impitoyablement violé des droits. Je n'ai pas dit cela.

M. NICKLE: Je comprends que le ministre dit maintenant que la compagnie a simplement exercé ses droits qui lui étaient conférés par la loi.

L'hon. M. CARVELL: Parfaitement.

M. NICKLE: Voyons comment elle a exercé ces droits. De 1902 à 1911 elle n'a pas pris sur elle de poser des poteaux ou des fils pour la transmission ou la distribution dans aucune municipalité sans le consentement de cette municipalité. En 1911, cependant, sa conduite a changé. Au cours de cette année elle a pénétré dans les rues du faubourg de Toronto connu sous le nom de Toronto-Nord et, sans obtenir le consentement de la municipalité, elle a commencé la pose de poteaux et de fils au moins pour la transmission de l'électricité et, je crois même, pour sa distribution. Une action a été intentée par la ville de Toronto-Nord et a été entendue d'abord par le juge Boyd, de la cour suprême d'Ontario, qui a rendu une décision disant que la compagnie avait le droit de poser des poteaux et des fils du moment qu'elle n'incommodait pas les gens de la municipalité. Mais, en autant qu'on peut conclure par la lecture de cette cause l'attention du juge n'a pas été appelée sur le fait que l'article 90 de la loi des chemins de fer se trouvait incorporé dans la loi de la Toronto and Niagara Power Company. Appel a été interjecté de la décision du chancelier par la ville de Toronto-Nord devant la cour d'appel et celle-ci a été unanimement d'avis que la compagnie Toronto and Niagara n'avait pas le droit de poser des poteaux et des fils dans cette municipalité ou dans toute autre sans le consentement de la municipalité.

Ce tribunal était d'avis que l'article 90 inséré dans la loi autorisant la Toronto and Niagara Power Company par l'article 21 de cette loi n'était pas incompatible avec les pouvoirs accordés dans les articles 12 et 13 mais qualifiait simplement ces articles, et que le consentement de toute municipalité devait être obtenu avant que l'on puisse poser des poteaux ou des fils, soit pour la transmission soit pour la distribution. La compagnie appela de cette décision et le résultat fut que le Conseil privé, se basant sur le principe de la loi que j'ai cité il y a quelques instants, c'est-à-dire qu'il était impossible de chercher en dehors des termes de la loi, en vint à la conclusion et donna une décision par laquelle l'article 90 ne s'appliquait pas à la charte de la Toronto and Niagara Power Company. Pour la première fois le peuple de la province d'Ontario, sans parler de celui du reste du Canada, comprit que la Toronto and Niagara Power Company possédait un droit qui lui permettait de prendre les rues d'une municipalité quelconque, soit pour distribuer, soit pour transmettre l'électricité et qu'au-

cune autorité municipale au Canada ne pouvait l'en empêcher. Non seulement la compagnie possédait ce droit pour une période de temps limitée, mais elle avait une charte perpétuelle s'étendant non seulement à la province d'Ontario, mais de l'Atlantique au Pacifique.

Or, voyons maintenant quels sont exactement les droits auxquels prétend la compagnie aujourd'hui et quels droits on nous demande à nous, membres de la Chambre des communes de conférer en adoptant la loi telle qu'elle arrive du Sénat. On demande aux députés qui sont ici ce soir de déclarer que la Toronto and Niagara Power Company a le droit de poser des poteaux et des fils distributeurs dans toutes les municipalités du Canada sans obtenir le consentement de cette municipalité. Or, monsieur le président, si ce n'était des représentations qui ont été faites au comité et à la Chambre en 1902 disant que ces droits ne pouvaient s'exercer qu'avec le consentement des municipalités, je serais porté à croire que je me trouverais ce soir, dans le même dilemme que le ministre des Travaux publics. La différence entre nous est celle-ci: Il n'examine pas la question de manière à se croire justifié d'aller plus loin que les propres termes de la loi; je vois la question de façon plus large, c'est-à-dire peut-être, d'une manière plus étendue. Je crois que le Parlement, agissant comme tribunal supérieur, a le droit d'aller plus loin que la loi, d'étudier et de considérer les conditions, et les représentations qui ont accompagné l'adoption de cette loi, cela afin d'influencer ses décisions. Je crois qu'il est parfaitement juste en droit de dire que si "A" présente comme fait à "B" quelque chose que "B" croit être un fait et sur lequel il se guide pour agir, "A" se trouve dans l'impossibilité de contester la vérité de ce qu'il a donné comme un fait.

J'applique ce principe de droit à la charte indirectement soumise, ce soir, à l'examen du comité. Supposons que les promoteurs de cette loi de 1902 aient soutenu au Parlement qu'ils n'obtenaient qu'une concession restreinte, peu importe quelle était leur sécrète pensée, j'affirme qu'à mon avis, nous, la Chambre des communes, nous avons le droit de leur dire: "Vous êtes liés par vos prétentions de 1902; vous avez seulement les privilèges et les droits que vos protestations portèrent la Chambre à croire que vous aviez." C'est sur ce principe que le ministre des Travaux publics et moi nous différons. Il fait sienne, si je puis ainsi parler, sans intention blessante, l'interprétation juridique d'un juge.

Je prends cette autre attitude qu'à titre de membre du Parlement, j'ai le droit d'étudier les conditions de la confection d'une loi. C'est une question au sujet de laquelle des esprits différents peuvent tirer, en toute sincérité, des conclusions divergentes. Mais, à mon avis, il n'est pas anormal que ce Parlement, par cette loi que propose un honorable représentant de Toronto, lier la compagnie aux principes qu'elle était prête à accepter en 1902.

L'honorable député de Vancouver-Sud (M. Stevens) a soutenu, cet après-midi, que nous agissions d'une façon inusitée et ridicule en essayant, par une loi générale, de diminuer les pouvoirs accordés à la compagnie par sa loi spéciale. Mais n'est-ce pas ce que l'on tenta, en 1902, quand l'article 90 de la loi générale des chemins de fer fut incorporé à une loi privée? On ne demande qu'une chose, ici, ce soir: que l'article 374, fils légitime, pour employer une métaphore, de l'article 90, soit modifié de façon qu'il exécute dans leur lettre, leur esprit et leur effet, les principes qu'en 1902 le Parlement voulut édicter, comme le démontre le débat qui eut lieu à cette date. Cela semblait lier la Toronto and Niagara Power Company.

Voyons la portée de cette charte. Car il ne s'agit pas d'un combat entre Toronto et la compagnie Toronto and Niagara Power, comme l'a dit à tort mon honorable ami de Vancouver-Sud. Il ne s'agit même pas d'un combat entre cette compagnie et la commission hydro-électrique. Il s'agit de déterminer un principe applicable à toute municipalité, de l'Atlantique au Pacifique. Que l'on adopte cette loi, telle qu'elle vient du Sénat: la compagnie Toronto and Niagara Power aura le droit, de l'Atlantique au Pacifique, d'établir des lignes de distribution dans chaque municipalité, droit qu'aucun pouvoir municipal ne pourra lui nier. Elle aura le droit de pénétrer dans chaque municipalité du pays, d'y installer des poteaux, sans que la municipalité puisse l'en empêcher. Depuis 1899, on admet en principe que les municipalités doivent avoir le contrôle de leurs rues. Si, en 1902, quand la compagnie Toronto and Niagara Power obtint sa charte, il y eut déviation de ce principe, c'est que le Parlement fut amené à penser que ce principe n'était pas désavoué de ce fait.

Le ministre des Travaux publics traita assez longuement des conditions actuellement existantes, à Toronto. Peut-être ne serait-il pas déraisonnable de le suivre dans la voie qu'il nous a tracée. Voyons quelle est la situation à Toronto. La com-

pagnie d'électricité de Toronto avait le droit, en vertu de la charte maintenant expirée, d'ériger des poteaux dans la ville, en vue d'éclairer les rues. Le droit de maintenir ces poteaux dans les rues n'existe plus pour la compagnie. La ville a pris une action en interprétation judiciaire de ces droits, devant la cour suprême d'Ontario et la cour d'appel; mais cette action fut portée devant le conseil privé. Celui-ci jugea que la compagnie n'avait pas le droit de maintenir ses poteaux dans les rues de Toronto, qu'elle devait les enlever et que leur maintien là était un empiètement. Nous en avons entendu long, ce soir, de la bouche du ministre des Travaux publics, sur le respect des contrats. Il a dit que les contrats devraient être respectés, que la décision du comité judiciaire du conseil privé était quelque chose devant quoi il fallait s'incliner. Je conviens avec lui de la sagesse de sa loi. Quand le Conseil privé énonce un principe de droit, c'est la loi, tant que le Conseil privé ne change pas d'avis; aucun pouvoir ne saurait la modifier, sauf le Parlement. Quand donc le Conseil privé dit que les poteaux de la compagnie d'électricité de Toronto sont un empiétement sur les rues de Toronto et devraient être enlevés, est-il droit ou juste que la ville de Toronto soit obligée de permettre le maintien de ces poteaux sur ses rues, parce que la compagnie Toronto and Niagara Power les a achetés?

La compagnie prétend que d'après son statut de 1902, bien que ces poteaux eussent dû être enlevés s'ils étaient restés la propriété de la Toronto Electric Light Company, le fait qu'ils ont été cédés par la Toronto Electric Light Company à la compagnie Toronto and Niagara Power donne à celle-ci le droit d'insister pour qu'ils demeurent dans les rues de Toronto. Cela non pas parce que la Toronto and Niagara Power, en vertu des droits acquis conférés par sa charte, peut, étant donné qu'elle s'est portée acquéreur de l'actif de la Toronto Electric Light Company, insister pour que les poteaux restent dans les rues de Toronto.

L'hon. M. CARVELL: N'est-il pas vrai que le paragraphe 6 de l'amendement qui est proposé tend à empêcher le transfert de ces poteaux de la Toronto Electric Light Company à la compagnie Toronto and Niagara Power?

M. NICKLE: Pas de la façon dont j'interprète l'article. L'article 6 que nous signale le ministre dit:

Si une compagnie jusque-là constituée en corporation par loi spéciale ou en vertu de quelque autre pouvoir du Parlement du Canada, a acquis, ou acquiert subséquemment, l'actif ou partie de l'actif, ou le droit de possession ou d'usage de l'actif ou de partie de l'actif, d'une compagnie ou personne exploitant un système de distribution de lumière, de chauffage, de force ou d'électricité, dans une cité, ville, village ou township, alors et dans tout tel cas, la compagnie acquérant cet actif s'acquittera envers la municipalité de toutes les obligations relatives audit actif, résultant des termes du contrat ou de toute autre manière et à la charge de la compagnie dont ledit actif a été ou sera acquis.

Le ministre donne à entendre que cet article a été inséré?

L'hon. M. CARVELL: Il est inséré dans l'amendement qui est proposé.

M. NICKLE: Non.

L'hon. M. CARVELL: C'est ce qui m'a été remis par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) comme étant l'amendement qui avait été proposé.

M. NICKLE: Eh bien, nous n'en avons pas entendu parler.

L'hon. M. CARVELL: C'est le ministre des Chemins de fer qui me l'a communiqué.

L'hon. M. REID: On l'a changé.

L'hon. M. CARVELL: Je l'ignorais.

M. le PRESIDENT: L'amendement qui a été remis au président contient certainement deux nouveaux paragraphes: n° 5 et n° 6.

L'hon. M. CARVELL: Ne vaudrait-il pas mieux lire l'amendement? Peut-être ai-je discuté une chose qui ne se rapportait pas du tout à la question.

M. le PRESIDENT: M. Mowat propose de modifier l'article 374 par la radiation du paragraphe 5 et son remplacement par le texte suivant:

Les dispositions de l'avant-dernier paragraphe visent et restreignent les pouvoirs de toute compagnie jusqu'ici constituée en corporation en vertu d'une loi spéciale ou de toute autre autorité du Parlement du Canada, bien que ces dispositions puissent être incompatibles avec les dispositions de telle loi spéciale ou autre autorité, et nonobstant la disposition énoncée dans l'article 3 du présent article.

Et que tous les mots après le mot "Pourvu" dans le paragraphe soient remplacés par un nouveau paragraphe 6 conçu en ces termes:

Si une compagnie jusque-là constituée en corporation par loi spéciale ou en vertu de quelque autre pouvoir du Parlement du Canada, a acquis, ou acquiert subséquemment l'actif ou partie de l'actif, ou le droit de possession ou d'usage de l'actif ou de partie de l'actif, d'une compagnie ou personne exploitant un système de distribution de lumière, de chauffage, de force ou d'électricité, dans une cité, ville, village ou town-

ship, alors et dans tout tel cas, la compagnie acquérant cet actif s'acquittera envers la municipalité de toutes les obligations relatives audit actif, résultant des termes du contrat ou de toute autre manière et à la charge de la compagnie dont ledit actif a été ou sera acquis.

L'hon. M. CARVELL: C'est cela.

M. NICKLE: Cet amendement n'a pas été présenté.

M. le PRESIDENT: On me l'a remis et il a été proposé par M. Mowat à la fin de son discours.

M. MORPHY: Qui a proposé cet amendement?

M. le PRESIDENT: C'est M. Mowat, cet après-midi.

M. MOWAT: J'ai proposé le paragraphe 5 afin que l'on discute l'article, mais c'est l'amendement au paragraphe 6 que le président vient de lire. J'avais l'intention de soumettre plus tard l'amendement que le président vient de lire, mais je ne l'ai pas présenté de vive voix. J'en ai donné une copie au président et je voulais le présenter au moment voulu.

M. NICKLE: C'est la première fois que j'entends parler de cet amendement.

M. MORPHY: Puis-je demander au président si les deux articles forment un seul amendement?

M. MOWAT: Deux amendements.

M. MORPHY: Qui ne font qu'un?

M. le PRESIDENT: On ne peut pas présenter à la fois plus d'un amendement à un article.

M. MORPHY: Je comprends.

M. le PRESIDENT: On propose de supprimer tout le paragraphe, d'après les deux amendements qui ont été réunis et m'ont été remis, cet après-midi, quand le député de Parkdale (M. Mowat) a terminé son discours.

M. CAHILL: Est-ce tout l'article ?

M. le PRESIDENT: Non, le paragraphe 5.

L'hon. M. CARVELL: Et l'on ajoute un nouveau paragraphe 5 et un nouveau paragraphe 6 ?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. MORPHY: Vu qu'en toute probabilité, ce débat se prolongera, ne pourrait-on pas faire copier les amendements et les remettre aux députés ?

[M. le président.]

M. NICKLE: J'étais ici, cet après-midi, quand le député de Parkdale proposa son amendement, qui est ainsi conçu :

La radiation de tous les mots dans les dix premières lignes du paragraphe 5 de l'article 374 jusqu'aux mots "pouvoirs" inclusivement, avec substitution des mots suivants:

5. Les dispositions du dernier paragraphe précédent s'appliqueront aux pouvoirs de toute compagnie jusqu'ici constituée en corporation par loi spéciale ou autre autorité du Parlement et les restreindront, encore que ces dispositions puissent être incompatibles avec les dispositions de telle loi spéciale ou autre autorité et nonobstant les dispositions de l'article 3 de la présente loi.

Comme le ministre des Travaux publics m'a posé la question et afin que cette question soit exactement exprimée, je dois dire que si la Chambre adoptait le paragraphe 6 qu'on vient de me signaler, l'adoption du mot "obligations" qui est bien plus ample que le mot "droits" figurant dans le bill transmis par le Sénat, lierait obligatoirement en toute probabilité la compagnie de force de Toronto et Niagara touchant l'enlèvement des poteaux de cette compagnie qui ont été acquis depuis par la compagnie d'éclairage électrique de Toronto. Or, quand je discutais la question avec le ministre des Travaux publics, le paragraphe 6 n'était pas, paraît-il, en délibération devant le comité et ne l'est pas encore.

Cet après-midi, le député de Vancouver-centre nous a dit que la commission des chemins de fer ferait un accueil sympathique et courtois à toute demande qui lui serait présentée en vertu de l'article 5 de la loi transmise par le Sénat. Examinons ce texte :

Tous pouvoirs spécifiques incompatibles avec les dispositions du présent article et conférés à toute compagnie par une loi spéciale ou autre ou par l'autorité du Parlement du Canada ou de toute province, ne seront pas atteints par les dispositions du présent article; mais si une municipalité se plaint à la commission qu'une compagnie, qu'elle soit autorisée législativement par une loi spéciale ou par une autre loi ou par l'autorité du Parlement du Canada, exerce ses pouvoirs d'une manière oppressive ou de mauvaise foi, la commission peut instruire l'affaire et si elle le juge bon, surveiller l'exercice de ces pouvoirs.

La commission des chemins de fer est sans doute animée des meilleures intentions du monde; mais, l'honorable député le sait, ses pouvoirs à l'égard de toutes les affaires dont elle est saisie, sont déterminés et limités par le texte même qui lui confère ce pouvoir. En réalité, le paragraphe 5, d'après la teneur de la loi, se borne à attribuer à la commission des chemins de fer, la faculté de surveillance ou de contrôle, lorsqu'il se fait un exercice oppressif

ou insincère de ces pouvoirs. Or, cela ne veut presque rien dire: la commission a le pouvoir de revision mais non pas celui de prohibition. A mon avis, voici dans quelle mesure la commission pourrait intervenir: disons que la compagnie de forces de Toronto et Niagara décide de planter dans une grande rue, des poteaux d'un aspect inconvenant et disgracieux, qui défigureraient cette rue et irriteraient vivement le public, en pareille circonstance, la commission de chemins de fer pourrait dire: "Il vous faut utiliser un autre genre de poteaux et les situer à un autre endroit de la rue", et elle n'aurait pas le droit de dire à la compagnie: "nous vous défendons de passer par cette municipalité." Il n'est pas un seul député, ici, ce soir—non pas du moins parmi ceux d'entre nous qui préconisent l'amendement soumis par le député de Parkdale—qui désire qu'un seul député vote à l'aveuglette, sans connaître le sens de l'amendement. Voici le sens de l'amendement: tous ceux d'entre nous qui l'appuient, désirent qu'on incorpore dans la loi des chemins de fer le principe portant que nulle compagnie, abstraction faite des pouvoirs spéciaux qu'elle peut avoir, n'a le droit de passer par les rues d'une municipalité dans le but de distribuer l'électricité, sans le consentement de cette municipalité.

M. BURNHAM: Il faut adhérer à ce principe. Maintenant, il nous faut savoir comment vous allez protéger les actionnaires de la Toronto and Niagara Power Company.

M. NICKLE: Je vais répondre à la question dans un instant.

En ce qui concerne la transmission, le principe est accepté et reconnu qu'une ligne de transmission peut être établie dans une municipalité avec son consentement; mais si cette municipalité ne consent pas à ce que cette ligne de transmission soit établie, alors il y aura appel à la commission des chemins de fer dont la décision sera finale. D'honorables députés me demanderont pourquoi faire cette distinction? Pourquoi ne pas faire une loi pour la transmission et une autre loi pour la distribution? Voici la différence en principe: Il est absolument essentiel qu'une compagnie ait le droit d'établir une ligne de transmission dans une municipalité pour atteindre d'autres municipalités et il serait ridicule de dire qu'une municipalité pourrait avoir le droit de faire de l'obstruction à une grande entreprise en disant seulement: "Vous n'élèverez pas quelques poteaux sur la route de la municipalité du comté ou sur le chemin latéral". Mais la distribution, c'est-à-dire la vente de la force à la population de la municipalité est distincte de la transmission. Alors nous demandons que le principe qui a dirigé ce Parlement depuis 1899 soit appliqué: et le Parlement dit qu'aucune municipalité, quand il s'agit de distribution, ne sera forcée d'accepter les lignes de distribution d'une compagnie sans son consentement. L'honorable député de Peterborough (M. Burnham) a posé une question et si je l'ai bien comprise, il demandait comment vous proposez-vous de protéger les obligataires de la Toronto and Niagara Power Company?

M. BURNHAM: Les actionnaires.

M. NICKLE: Voici comment je comprends la situation. Je n'exposerai qu'une partie des dédales financiers des différentes compagnies, mais j'en dirai assez pour faire comprendre à la Chambre la situation telle que je l'entrevois.

M. McMASTER: Je voudrais appeler l'attention de l'honorable député sur un argument du ministre des Travaux publics et qui m'a beaucoup impressionné. Il a dit que le Conseil privé avait décidé que cette compagnie avait le droit de s'installer dans les rues de Toronto ou les rues d'une autre cité, ville ou municipalité, et que la compagnie en question avait vendu pour des millions de dollars d'obligations que les acheteurs avaient acquises a-t-il dit, parce que le Conseil privé avait déclaré que la compagnie avait ce droit. Si c'est exact, comment l'honorable député (M. Nickle) propose-t-il de protéger les intérêts de ceux qui, de bonne foi et s'appuyant sur le jugement de la plus haute cour de l'empire britannique, ont placé leur argent dans ces obligations?

M. NICKLE: Si ce que dit le ministre des Travaux publics est exact—je n'ai aucune connaissance que ce soit un fait et je ne pense pas que ce soit un fait, bien que je ne dise pas un seul instant que ce qu'il avance n'est pas un fait comme il le comprend—la prétention serait difficile à réfuter. Mais d'après ce que je sais, la Toronto and Niagara Power Company, n'a émis que pour $1,500,000 d'obligations et $700,000 de capital et tout a été cédé vers 1903 à l'Electrical Development Company—qu'aucune obligation ou action n'a été émise par cette compagnie après la décision du Conseil privé. Je me souviens qu'au comité des chemins de fer—je n'y ai assisté que pendant quelques minutes—M. McDougall

—je crois que c'est le nom de cet avocat— a déclaré que l'émission de la Toronto and Niagara Power Company avait été vendue parce que cette compagnie avait des contrats avec la Toronto Electric Light Company et la Toronto Street Railway Company, et que ces contrats formaient le montant des récoltes qui garantissaient la vente des obligations en 1903, avant que le conseil privé ait rendu la décision sur laquelle le ministre des Travaux publics a appelé l'attention de la Chambre.

M. McMASTER: Est-ce que ce n'est pas le nœud même de la question? Les membres de la Chambre sont un peu comme des juges dans cette affaire. Si deux avocats opposés avaient fait les déclarations faites ce soir par l'honorable député de Kingston et le ministre des Travaux publics, le juge ne dirait-il pas: "Messieurs, voyons la preuve et montrez-moi qui de vous a raison?

M. NICKLE: Et je crois que le conseil dirait: Nous n'avons pas la preuve.

M. McMASTER: Vous devriez avoir la preuve.

M. NICKLE: J'admets parfaitement que le député de Brome (M. McMaster) a attiré l'attention de la Chambre sur un point très important et c'est un point sur lequel j'ai essayé d'obtenir de temps en temps des renseignements indirects. J'ai toujours voulu savoir combien la Toronto and Niagara Power Company avait émis d'obligations après la décision du Conseil privé, mais je n'ai jamais pu obtenir ce renseignement et je ne sais pas où je pourrais me le procurer. Je n'ai jamais vu de prospectus; je ne pense pas qu'aucun député puisse dire qu'on ait jamais fourni cette preuve au comité.

La Toronto and Niagara Power Company fut autorisée en 1902. En 1903, MM. McKenzie, Nicholls et Pellatt passèrent un traité avec la Ontario Victoria Park Commission pour acquérir le droit de développer un certain nombre de forces de chevaux. Plus tard, la Electrical Development Company fut constituée en société en vertu d'une loi adoptée par la législature ontarienne et subséquemment, un traité fut conclu entre cette compagnie et MM. Mackenzie, Nicholls et Pellatt en vertu duquel ces messieurs cédaient à la Electrical Development Company les droits et privilèges qu'ils avaient acquis de la Park Commission. La Electrical Development Company émit des obligations hypothécaires au montant de 10 millions de piastres. Ces fonds furent probablement utilisés aux fins de développer l'énergie électrique. Entre les années 1903 et 1905, la Toronto and Niagara Power Company fit l'émission d'obligations d'une valeur de 1,500,000 piastres que j'ai signalée tout à l'heure à l'attention de la Chambre, ainsi que de 700,000 piastres d'actions; ces valeurs furent toutes vendues à la Electrical Development Company. La Toronto Power Company fut formée en 1908 sous le régime de la loi des compagnies d'Ontario et elle possédait 2,000,000 de piastres des 10 millions de piastres d'obligations de la Electrical Development et 3,000,000 de piastres du capital-actions de la même compagnie; toutes ces actions donnaient le droit de vote aux détenteurs.

Une convention fut conclue un peu plus tard, si j'ai bien compris, par Mackenzie, Nicholls et Pellatt aux fins d'acquérir le capital de 4,000,000 piastres de la Toronto Electric Light Company, à raison de 135 piastres par action. Je désire faire observer en passant que le ministre des Travaux publics a négligé, au cours de ses remarques, de signaler le fait que la ville de Toronto avait offert à la compagnie d'éclairage d'acquérir son capital au même prix, soit 135 piastres par action. La compagnie refusa l'offre de la ville de Toronto pour se vendre un peu plus tard au groupe Mackenzie—Je n'emploie pas le mot "groupe" dans un mauvais sens—qui a ensuite transmis les actions à la Toronto and Niagara Power Company et a ressuscité ipso facto les droits de la compagnie d'éclairage à maintenir ses poteaux dans les rues de Toronto.

Je n'ai pas mission de défendre les autorités civiques de Toronto. Je ne suis pas un citoyen de la ville-reine. Les rues de la ville de Kingston, où je réside et que j'ai l'honneur de représenter ici, ne seront jamais envahies par les poteaux de la Toronto and Niagara Power Company, autant que je le sache. En toute justice, cependant, pour la ville de Toronto, je dois faire observer que les autorités civiques ont fait tous leurs efforts pour acquérir le capital de la Toronto Electric Light Company, mais sans y réussir. Il existait évidemment une bonne raison pour cela: C'est que la Toronto Electrical Light Company—qui était sous la direction du même groupe ayant la haute main sur les affaires de la Electrical Development Company et de la Toronto and Niagara Power Company—désirait céder son actif à la Toronto and Niagara Power Company aux fins de s'assurer un privilège perpétuel sur les rues de la ville de Toronto. Je suis donc d'avis qu'il n'est que juste que

le Parlement vienne au secours de la ville de Toronto. Le capital de 4,000,000 piastres de la Toronto Electrical Light Company a été acquis au prix de 135 piastres par action.

Tout le capital de la Toronto Power Company est aux mains de la Toronto Street Railway Company. En d'autres termes, la situation est entre les mains de la Toronto Street Railway Company, dont la charte lui donnant droit aux privilèges qu'elle détient dans les rues de la ville de Toronto, expire en 1921.

Le ministre des Travaux publics (M. Carvell) affirme que M. Fleming lui a déclaré devant le comité, au nom des différentes compagnies qu'il représente, qu'il est prêt à céder à la ville de Toronto tous les biens de ces compagnies à titre d'entreprises en pleine activité.

Nous, qui sommes avocats, savons ce que cela veut dire. Cette petite restriction: "à titre d'exploitations en pleine activité" signifie purement et simplement qu'il faudrait estimer la valeur des biens de la Toronto Electrical Light Company—c'est-à-dire les poteaux plantés dans les rues de Toronto contre le gré des autorités municipales, non comme des poteaux bons tout au plus à convertir en bois de chauffage, mais comme des poteaux dont la valeur serait calculée en raison du prix qu'a coûté leur érection. Vous ne pourriez pas dire: combien vaut le poteau A, déduction faite du prix que coûtera son enlèvement des rues? La question se poserait comme suit: Quelle est la valeur du poteau A après qu'il a été posé dans la rue? Vous n'auriez pas le droit de déduire de sa valeur le prix que coûtera l'enlèvement, mais il vous faudrait y ajouter le prix qu'a coûté son érection dans la rue. En conversation avec le ministre, cela va sans dire, M. Fleming a déclaré qu'il est prêt à céder les biens de ces compagnies à la ville de Toronto à titre d'entreprises en pleine activité, car il savait fort bien que dans ce cas, il y aurait un accroissement de valeur dont quelqu'un profiterait. Or pour quelle raison, je vous le demande, le Parlement obligerait-il la ville de Toronto à acquérir les poteaux de la Toronto Electrical Light Company en ajoutant à leur valeur le coût d'érection lorsque la compagnie a érigé ses poteaux et les a maintenus dans les rues de Toronto contre le gré des autorités municipales? Pour quelle raison demanderait-on à la ville de Toronto de faire estimer et d'acquérir les biens de la Toronto Street Railway Company à titre de service en exploitation, lorsque dans deux ans la ville aura le droit de le faire, non pas en tant qu'une exploitation en pleine activité, si je suis bien au fait de la convention—et si je fais erreur, n'importe quel honorable député peut me corriger—mais comme une entreprise défunte et d'une valeur nominale.

Ce serait de la part de la ville de Toronto un acte de folie que d'accepter un pareil arrangement, et ce ne serait que jeter à l'eau les deniers des contribuables.

Il se peut que le ministre des Travaux publics ait raison, mais ce n'est pas ce que l'on m'a dit de ce réseau souterrain. On m'a dit, au contraire, que, s'il est vrai que ce réseau, propriété du groupe Mackenzie, ne peut dans le moment être mis en service sans l'aide de ces poteaux, il en coûterait néanmoins bien peu de chose pour raccorder ce réseau aux lignes des faubourgs, et que ce ne serait pas pour la compagnie, comme le ministre l'assure, une charge extrêmement onéreuse.

L'hon. M. CARVELL: C'est tout le contraire de ce qu'ont dit les témoins devant le comité: ils ont dit que cela était presque impossible aujourd'hui.

M. NICKLE: Voici une déclaration que je tiens de M. Geary, le solliciteur de la ville de Toronto:

> M. Carvell se trompe en disant que le réseau souterrain de la Toronto Electric Company sera sans communication avec l'extérieur. Il suffirait d'une conduite comparativement peu longue pour établir cette communication...

M. MORPHY: Combien longue?

M. NICKLE: "Comparativement peu longue".

> ...même si leurs fils extérieurs étaient retranchés, ce qui ne semble guère possible dans le cas d'une ligne de transmission. En outre le souterrain de la Toronto Electric Light est compact, non dispersé, à l'exception de deux régions peu étendues.

Telle est l'autorité sur laquelle je m'appuie. Je suis bien aise que le ministre des Travaux publics m'ait signalé le rapport; cela m'a donné une occasion de lire le mémoire.

L'hon. M. CARVELL: M. Geary assistait à la séance au cours de laquelle j'ai posé la question que j'ai dite, et il n'a pas fait la déclaration que lui prête ce soir l'honorable député.

M. NICKLE: Je n'en ai pas moins lu une note qui vient de lui.

L'hon. M. CARVELL: Il aurait mieux valu que M. Geary fît cette déclaration au moment où il aurait été possible de la discuter, mais il ne l'a pas faite.

M. NICKLE: Supposons que le ministre des Travaux publics ait raison d'émettre cette prétention, car je veux être franc avec lui. J'assistais à la séance au cours de laquelle il a posé cette question, et le représentant des intérêts de Toronto, M. Fleming, à donné une réponse sur laquelle le ministre a appelé ce soir l'attention du comité. M. Fleming n'a pas dit qu'il serait financièrement impossible d'exploiter le réseau souterrain de la Toronto Electric Light Company sans les poteaux que la ville demande aujourd'hui de faire disparaître de ses rues.

M. BRISTOL: Est-ce que l'on savait que ces questions allaient être posées à la ville, et les lui a-t-on fait connaître de manière qu'elle eût le temps de se préparer à y répondre, si on lui en donnait l'occasion?

M. NICKLE: Il me serait impossible de renseigner mon honorable ami sur ce point. J'ai eu le malheur de me rendre à la séance du comité pendant que la chose se discutait—je dis malheur, car il fait chaud ce soir—La discussion m'a intéressé et elle s'est gravée dans ma mémoire. Mais il y a un autre point qui m'a fait impression cet après-midi, et je désire vous le signaler. Quoique ne faisant pas partie de ce comité spécial, j'ai demandé que l'on me permît de poser une question à M. Fleming. Cette question, la voici:

M. Nickle: Vous ai-je entendu dire que votre compagnie est prête à se contenter de l'espace où vous opérez actuellement?

M. Fleming: Je voudrais qu'il me fût permis de dire....

M. Nickle: Je tiens à une réponse par oui ou par non.

M. Fleming: C'est non.

Qu'est-ce que cela signifie, sinon que toutes les municipalités canadiennes sont menacées de perdre leur autonomie. La querelle ne concerne plus la seule ville de Toronto, ni même la seule province d'Ontario. Si donc les droits que l'on demande, et que cette loi du Sénat accorde, sont accordés aussi par la Chambre, ces gens auront la faculté d'établir une usine de distribution dans n'importe quelle municipalité de la province, non seulement cette année, mais dans dix ans et à jamais, tant que le public indigné n'exigera que l'on restreigne ces droits. Il est déraisonnable de demander au Parlement qu'il tienne pour valable des droits conférés par une charte obtenue sans que la députation ait bien compris quelle en était la nature, une charte non seulement perpétuelle, mais dont l'application s'étend de l'Atlantique au Pacifique.

[L'hon. M. Carvell.]

Je n'envisage pas cette question du même point de vue que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens), non plus que le ministre des Travaux publics.

Voici, d'après moi, à quoi se résume la question: Ce Parlement est-il prêt à énoncer le principe que, ayant accordé une charte sur une représentation de faits ou une interprétation de loi qu'il croyait exacts, mais qui furent ensuite trouvées erronées, il sera à jamais empêcher de remédier à un mal commis par inadvertance et aura assujetti pour toujours la population de ce pays à une loi qui, à la lumière de notre histoire législative, depuis douze ans, est et doit être considérée comme une iniquité.

L'hon J. D. REID (ministre des Chemins de fer): Je tiens à expliquer le vote que je vais donner. Il y a plusieurs semaines que ce bill est en discussion, et il y a trois ans que la Chambre en est saisie. Il est de l'intérêt du pays qu'il soit adopté au cours de cette session, et j'espère que la Chambre va en arriver à une décision qui nous permette de l'adopter.

Toute la députation a à cœur de traiter la municipalité avec justice, sans préjudice aux droits de cette compagnie ou d'aucune autre qui a pu être constituée en société par le Parlement ou par tout autre assemblée. Certains députés ont pensé que si cette charte était soumise, aujourd'hui, à l'approbation de la Chambre, elle ne serait pas adoptée; que nous n'accorderions pas de conditions comme celles qui y sont mentionnées. Le Parlement a accordé, autrefois, bien des chartes qui ne seraient pas accordées aujourd'hui. J'en citerai une. Il y a nombre d'années, la Chambre accordait une charte au Pacifique-Canadien. Or, si on lui demandait, aujourd'hui, d'en accorder une semblable, il ne l'accorderait pas. Il est né de l'octroi de ces chartes certains intérêts acquis, et voilà pourquoi nous devrions étudier la situation en tenant compte de toutes les circonstances qui s'y rattachent. Voilà ce que je pense. Il faudrait protéger les droits des municipalités contre tout danger qui puisse les menacer.

Plusieurs ont soutenu que cette charte met en danger les droits des municipalités; mais je tiens à signaler que, depuis qu'elle a été accordée, la législature de l'Ontario adopté une loi qui a eu pour effet d'opérer une transformation complète, quant aux municipalités. Quand la charte a été accordée, les municipalités avaient, de droit, le pouvoir de permettre aux compagnies d'entrer dans leurs limites sur la base d'un règlement ou d'une convention; mais en 1914, la province d'Ontario a adopté une

loi—on l'a mentionnée, cet après-midi,—qui enlevait aux municipalités le droit qu'elles avaient alors de permettre aux compagnies de pénétrer dans leurs limites. Si le bill est adopté, cette compagnie ou toute autre pourra pénétrer dans les limites de n'importe quelle municipalité, sans le consentement de celle-ci. Voilà une liberté qui siérait peut-être dans bien d'autres parties du pays, mais pour ce qui est de la province d'Ontario, il faut obtenir le consentement de sa législature. Cela étant, cette compagnie ne peut faire de transaction avec la ville de Toronto par rapport à l'installation dont elle dispose pour la fourniture de l'énergie, si une municipalité lui défend de traverser son territoire. Et si la compagnie est empêchée de transmettre de l'énergie électrique à cause de cela, force lui est de cesser ses opérations.

Il est bon de protéger les intérêts des municipalités, mais il faut voir aussi à protéger les capitaux qui ont été placés dans cette compagnie. Il y a des années que ce projet de loi est discuté devant la Chambre. Je vais dire au comité ce qu'on aurait dû faire, d'après moi, il y a quelques années, et ce qu'on devrait faire encore, à l'heure qu'il est. La province d'Ontario a presque décidé que sa législature devrait fournir elle-même de l'énergie électrique à sa population. Cette politique a été jugée avantageuse. Il est admis que la commission hydro-électrique a fait une œuvre très utile. Toutefois, en décidant de fournir à la population de la province toute l'énergie électrique dont elle a besoin, elle devrait prendre possession de toutes les installations déjà établies à cette fin dans le pays, au lieu de les laisser à l'abandon et de causer ainsi la perte du capital qu'on y a placé.

La législature d'Ontario ferait bien de prévenir toutes les compagnies d'énergie électrique des chutes Niagara qu'elle va s'emparer de leur outillage à un prix qui aura été fixé par un tribunal d'arbitrage, d'en faire ensuite déterminer la valeur par des arbitres, puis d'en prendre possession dans l'intérêt du public.

La Toronto and Niagara Power Company n'est pas la seule compagnie des chutes Niagara qui fournisse de l'énergie électrique; il y en a là une autre qui fournit l'équivalent de 100,000 chevaux-vapeur, production que la population de la province va pouvoir utiliser en entier.

Ce sont deux établissements modernes qui ont leurs lignes de transmission, et je ne saurais comprendre pourquoi la province d'Ontario n'adopte pas cette ligne de conduite, non seulement à l'égard des usines établies à Niagara-Falls, mais à d'autres endroits où des compagnies possèdent des établissements en état d'exploitation. On pourrait trouver des arbitres qui estimeraient la valeur de ces installations et fixeraient un prix raisonnable. Les habitants de la province d'Ontario, j'en suis sûr, consentiraient à rendre justice à cette compagnie ou à toute autre compagnie de la province qui ferait l'objet d'un arbitrage.

Mais cela ne paraît pas être leur intention et la Chambre se trouve, par conséquent, dans la situation où elle est. Depuis trois longues années, nous tâchons de rendre une loi qui est indispensable dans l'intérêt public et qui est nécessaire pour protéger la vie des voyageurs et des employés de chemins de fer; pourtant, nous ne pouvons pas faire adopter cette loi, à cause de la querelle entre les compagnies de force motrice et les autres intéressés de la province d'Ontario.

Je suis convaincu que, si l'amendement est accepté, le Sénat le repoussera, car l'amendement lui a déjà été soumis, cette année, l'an dernier et l'année précédente. Le Sénat a refusé d'adopter un amendement comme celui du représentant de Parkdale. Si nous acceptons l'amendeemnt ce soir, cela reviendra à dire que le bill devra être jeté par dessus bord à cette session. Or, je ne crois pas juste d'en empêcher l'adoption et je consens à mettre de l'eau dans mon vin pour effectuer un compromis qui protégerait non seulement les municipalités, mais la compagnie elle-même. J'avoue franchement que j'hésiterais à exprimer un avis qui pourrait avoir pour résultat de ruiner cette compagnie ou de l'obliger à accepter une somme qui ne serait pas juste et raisonnable. Le Sénat accepterait peut-être un amendement calqué sur celui du représentant de Queen-et-Shelburne. Je l'abrégerais un peu, mais il aurait toujours le même effet. Voici le texte qui ne plait pas à la municipalité:

Si une municipalité se plaint à la commission qu'une compagnie constituée en corporation par une loi spéciale ou autre ou par l'autorité du Parlement du Canada exerce ses pouvoirs d'une manière oppressive ou avec mauvaise foi, la commission peut instruire pareille plainte et, si elle le juge bon, surveiller l'exercice de ces pouvoirs.

Des députés qui ont pris la parole, y compris le représentant de Parkdale, ont soutenu que les mots "d'une manière oppressive ou avec mauvaise foi" ne veulent presque rien dire. J'émets l'idée de modifier le texte du paragraphe 5 de la manière suivante:

(5) Tous les pouvoirs spécifiques incompatibles avec les dispositions du présent article et conférés à une compagnie par une loi spéciale, ou autre, ou par l'autorité du Parlement du Canada ou d'une province, ne seront pas affectés par les dispositions du présent article; nul pareil pouvoir ne sera exercé si ce n'est en conformité des termes d'une ordonnance rendue par la commission après audition, à laquelle la municipalité aura le droit d'être entendue. Toutefois, chaque fois qu'une compagnie constituée en corporation par une loi spéciale du Parlement du Canada acquiert l'actif....

—et ainsi de suite. Cela voudrait dire qu'avant de s'installer dans une municipalité, cette compagnie serait tenue de s'adresser à la commission des chemins de fer et d'obtenir la permission d'entrer dans cette municipalité. Tel que le Sénat l'a rédigé, l'article exige seulement que la compagnie s'adresse à la commission lorsque la municipalité est d'avis qu'elle agit d'une manière oppressive ou avec mauvaise foi.

Mon amendement ne s'arrête pas là et il déclare qu'elle doit s'adresser à la commission des chemins de fer et obtenir la permission avant d'entrer dans une municipalité. Il protège toutes les municipalités canadiennes, ainsi que la compagnie qui devra se présenter devant la commission, tribunal indépendant qui ne se recrute pas exclusivement dans la province d'Ontario, ou dans toute autre province.

Lorsqu'il sera saisi de l'affaire, le tribunal décidera si la compagnie doit être mise au rebut et si les actionnaires ou détenteurs d'obligations devront accepter la somme que la compagnie recevra par suite de l'arrêt de la commission; ou si la municipalité, dans le cas où elle agit injustement, devra se conformer à la décision de la commission.

C'est là une question provinciale, et l'Ontario devrait la régler. Je suis originaire de cette province et je désire lui rendre justice. Cependant, la province ayant décidé de fournir de la force motrice à ses habitants—décision que j'approuve—je ne crois pas juste de la part du gouvernement de l'Ontario de rendre une loi qui sacrifiera les fonds privés placés dans une entreprise. Nous, membres de cette Chambre, ne pouvons-nous pas effectuer un compromis? On l'a dit, la compagnie possède peut-être des droits plus grands que ceux qu'on voulait lui conférer. Cependant, nous avons dans la commission des chemins de fer un tribunal auquel nous devrions nous en remettre entièrement. Ayons confiance qu'il rendra justice, et si nous constatons qu'il ne répond pas à notre attente, le Parlement se réunit tous les ans et il peut corriger les décisions erronées que la commission rendraient.

[L'hon. M. Reid.]

Je supplie les membres de la Chambre de m'aider de quelque manière à faire voter ce projet de loi au cours de la présente session. Ils sont libres d'y apporter toutes les modifications qu'il leur plaira; pour ma part, je crois avoir conseillé l'adoption d'un moyen terme fort acceptable. Si l'on ne partage pas mon avis, eh bien! tâchons de formuler un amendement, d'en venir à une entente qui rende justice aux municipalités et, en même temps, à toute compagnie que cette loi peut concerner. Mais, de grâce, arrangeons-nous de façon à ce que le projet de loi soit adopté à cette session-ci.

M. McKENZIE: L'amendement déposé par le ministre vise les compagnies pénétrant dans les municipalités, ce dont je suis fort aise; mais est-il applicable à l'exploitation de l'entreprise de la compagnie dans une municipalité où elle ne fait pas affaires en ce moment?

L'hon. M. REID: La compagnie est autorisée par sa charte à pénétrer dans toute municipalité sans être tenue de s'adresser pour cela à la commission. Ce droit, elle le tient du Parlement. Désormais, quand elle voudra pénétrer dans quelque autre municipalité, ce qui constituera une nouvelle entreprise, il lui faudra solliciter et obtenir de la commission l'autorisation de pénétrer dans cette municipalité.

M. McKENZIE: A l'heure actuelle, elle fait affaires à Toronto; mais qu'arriverait-il le jour où elle voudrait prolonger ses lignes jusque dans les quartiers de Toronto où elle n'a pas encore étendu son industrie?

L'hon. M. REID: Aux termes de l'amendement de l'honorable député de Parkdale (M. Mowat), la compagnie, si je ne me trompe, ne pourrait plus rien faire à Toronto sans le consentement de la municipalité, ce qui signifie le gouvernement d'Ontario. Si l'on agrée mon amendement, elle ne pourra dorénavant entreprendre de nouveaux ouvrages ni étendre son exploitation à Toronto sans y avoir été préalablement autorisée par la commission des chemins de fer.

M. CAHILL: Si je comprends bien le ministre, cette amendement ne modifie en rien la situation présente des compagnies à Toronto, pourvu qu'elles ne cherchent pas à étendre le champ de leur exploitation. Ainsi, il ne change absolument rien à la position de la Toronto and Niagara Power Company?

L'hon. M. REID: Mon amendement n'a aucun effet relativement aux droits que pos-

sèdent actuellement les compagnies. A l'heure qu'il est, les porteurs d'obligations ont certains droits auxquels on ne touche pas. On ne peut rien faire qui, d'une manière quelconque, porte atteinte a ces droits; mais si la compagnie venait à exploiter son entreprise d'une manière que la ville de Toronto pourrait juger contraire à sa charte, il serait loisible à la municipalité de demander à la commission des chemins de fer de mettre fin à cet état de choses. A l'heure actuelle, affirme-t-on, cette compagnie a le droit de pénétrer dans n'importe quelle municipalité sans avoir de permission à demander à aucun tribunal; or, ce que je m'efforce d'obtenir par mon amendement, c'est qu'à cet égard la compagnie relève désormais de la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. CAHILL: Le ministre veut évidemment mettre Toronto dans le pétrin. L'amendement déposé par le représentant de Parkdale, il est prêt à l'accepter, pourvu qu'il ne soit pas applicable à cette ville. Ayant suivi la discussion qui a eu lieu aux séances du comité spécial des chemins de fer, j'ai appris que la compagnie dont il s'agit ici fut autorisée en 1902 par une loi du Parlement fédéral. Il était parfaitement entendu qu'elle n'avait pas le droit de distribuer la force motrice dans une ville sans le consentement de l'autorité municipale. Cela ne fait pas question; le hansard est là pour le démontrer. Tous ceux qui prirent la parole sur le sujet, y compris le ministre chargé de piloter le projet de loi, furent unanimes à reconnaître que la compagnie n'obtenait d'autres pouvoirs que ceux qui avaient été conférés à d'autres compagnies un an ou deux avant cela.

Il n'était pas entendu que cette compagnie dût posséder d'autres privilèges que ceux qui avaient trait à la transmission de l'énergie électrique. Si une municipalité venait à s'opposer à l'établissement d'une ligne de transmission à travers son territoire, il devait être permis à la compagnie de s'adresser à la commission des chemins de fer; mais jamais le Parlement ni aucun intéressé n'a songe à lui reconnaître le droit de pénétrer à son gré dans n'importe quelle municipalité pour y distribuer la force motrice. Dans le temps pas plus qu'aujourd'hui il n'est venu à la pensée de personne de conférer à perpétuité à une compagnie privée le droit de pénétrer dans les villes du Canada et d'y exploiter son industrie contre le gré des autorités municipales—et je suis à peu près sûr qu'on ne pourrait trouver ici de députés pour proposer et appuyer une résolution à cet effet, car la proposition semble vraiment absurde. Il est donc absolument certain que dans la pensée du législateur la compagnie ne devait pas obtenir de privilège pareil.

Forte de son droit de produire l'énergie électrique à la chute du Niagara, de la transporter à Toronto et ailleurs, et de la vendre à quiconque avait le droit de la distribuer à Toronto, la compagnie s'engagea par traité à fournir la force motrice, moyennant un prix déterminé, à la Toronto Electric Light Company. Cette dernière avait le droit de distribuer la force motrice dans la ville pendant un certain nombre d'années. A la faveur des privilèges assez restreints de la Toronto Electric Light Company et de la Toronto Street Railway Company, la Toronto and Niagara Power Company put vendre des actions et des obligations, produire et transmettre la force motrice.

Elle l'a livré avec l'entente précise qu'elle le vendait à deux compagnies dont les concessions expireraient. Elle aurait donc dû—j'ignore si elle l'a fait ou non—mettre de côté une partie suffisante de ses bénéfices pour racheter les obligations à l'expiration des concessions des compagnies auxquelles elle vendait l'énergie. Si elle ne l'a pas fait, elle aurait dû le faire. Si elle ne l'a pas fait et que les porteurs d'obligations subissent des pertes à la suite de l'annulation de ce contrat, les actionnaires qui ont reçu des dividendes de la compagnie, devraient remettre l'argent à la compagnie pour rembourser les porteurs d'obligations.

Ceux-ci ont donné leur argent de bonne foi, sachant que cette compagnie vendait de l'énergie aux deux compagnies de Toronto, possédant chacune une concession qui devait expirer. Il ne fait pas doute pour personne qu'on a infligé un tort à la municipalité. Tous veulent bien lui faire justice, à condition que personne autre n'en souffre. Nous avons entendu ici des avocats éminents de toutes les parties du pays qui ont pris la défense des porteurs d'obligations. L'adoption de cet amendement, a-t-on dit, serait une cause de pertes pour le porteur d'obligations. Mais pas un n'a dit ce qu'il perdrait réellement.

M. Beck, qui est venu ici, défendre les intérêts d'un million de piastres d'obligations, a fait un discours très éloquent. Au début de ses observations, je lui ai demandé qui il représentait et il m'a répondu les obligataires. Quand il eut terminé, je lui demandai s'il croyait que l'adoption de cet amendement mettrait les intérêts des obligataires en danger. Il me répliqua qu'il

ne le croyait pas, mais qu'il ne parlait que sur les principes généraux du placement international.

Toute l'opposition s'est faite sur le motif des placements. Les placements, j'en ai fort peu d'estime s'il ne s'agit pas de placements honnêtes représentant un service honnête pour la société. Je n'ai pas de respect pour le placement que représente le capital de cette compagnie.

Les intérêts représentés par les obligations de la compagnie devraient être protégés par les actionnaires. Je pense que l'obligataire pourrait forcer l'actionnaire à rembourser les dividendes qu'il a reçus de cette compagnie sachant que la concession prendrait fin.

Le ministre des Travaux publics déclare que la compagnie n'est pas en mesure de livrer de l'énergie au service souterrain. Cependant, je me rappelle parfaitement que l'avocat de la ville de Toronto a dit qu'elle avait le pouvoir de distribuer l'énergie au service souterrain mais non pas pour les rues. Toute la question se résume à ceci : la compagnie a eu une charte du Parlement, lui donnant accès à toutes les rues ou grandes routes de n'importe quelle municipalité du Canada. Il n'était certainement pas de l'intention du Parlement de lui concéder ce privilège. Forte de ce droit, prétend la compagnie, elle a ensuite vendu les obligations. J'ai demandé à quelques-uns de ceux qui ont été interrogés par le comité, le prospectus qui a servi à la vente des obligations. Mon impression est qu'ils n'ont pas dit avoir vendu les obligations en se basant sur la décision du conseil privé. La ville de Toronto a fait à la compagnie une offre qu'elle n'a pas acceptée.

L'hon. M. CARVELL: N'est-il pas vrai que dans l'offre faite par Toronto, d'acheter les actions de la Toronto Electric Light Company, il y avait une disposition, disant qu'à l'avenir le courant électrique ne serait pas fourni par la Toronto and Niagara Power Company, mais par l'Hydro-Electric Company ?

M. CAHILL: Je l'ignore. A propos de confiscation, je rappellerai au comité que Toronto a offert 135 pour les actions de cette compagnie et que cela étant, il me semble qu'il y a un actif suffisant pour le bien des porteurs d'obligations. Je répète que l'obligataire est le seul qui m'intéresse. Je ne crois pas que nous devions sacrifier les droits municipaux même pour les obligataires. Ce n'est pas pour des millions que l'on doive sacrifier les droits des municipalités. Si le Parlement a commis une faute, c'est à lui qu'il incombe de la corriger et de rendre à Toronto et à toutes les autres municipalités les droits qui leur appartiennent.

Il est arrivé qu'une certaine compagnie avait une concession qui a pris fin. Elle avait le droit de vendre de l'électricité aux consommateurs et d'éclairer les rues de la ville. A l'expiration du contrat, cette compagnie-ci est intervenue, a pris pour elle l'actif et le contrat qui avait expiré. La Toronto Electric Light Company a dû avoir des prix suffisamment élevés de Toronto pour s'acquitter de tout son passif, parce qu'elle savait que sa concession ne durerait que dix ans. Le conseil privé décide que ce contrat ne donne plus aucun droit, mais cette compagnie, munie d'une charte du Parlement entre en scène, reçoit cette concession expirée et l'on nous demande de voter contre cet amendement, afin de donner à ces gens de Toronto, le droit de rendre cette concession perpétuelle dans la ville de Toronto.

Il n'y a pas de doute que si le point est gagné ce soir on nous demandera dans quelques jours d'accorder les mêmes droits à d'autres endroits du Canada. Le ministre des Travaux publics dit que si cet amendement est adopté la législature d'Ontario fera quelque chose. Il me semble que c'est voir les choses d'un peu loin. J'attendrais d'abord que le gouvernement d'Ontario agisse. S'il entreprend de confisquer la propriété de quelqu'un il sera toujours temps pour nous de nous en mêler et de l'arrêter. En attendant, corrigeons le tort que le Parlement a fait en adoptant l'amendement.

M. SHEARD: On a beaucoup parlé de la protection des porteurs d'obligations et de celle des intérêts de la Toronto and Niagara Power Company. Cette compagnie est essentiellement une compagnie de transmission. Les obligations ont été émises dans le monde entier comme celles d'une compagnie de transmission et rien de plus. Elle n'a pas le droit de distribuer l'électricité. A l'époque ou les obligations ont été vendues elle n'avait pas de terminus de vente dans la ville de Toronto. Elle était reliée, il est vrai, avec ses deux principaux clients, la Toronto Electric Light et la Toronto Street Railway Company. La Toronto Electric Light Company distribuait l'électricité et l'énergie électrique à Toronto et lui était reliée. La Toronto and Niagara Power Company fournissait l'énergie électrique à la Toronto Street Railway Company qui constituait

son marché d'énergie électrique. Ceux qui ont acheté les obligations de la Toronto and Niagara Power Company savaient parfaitement bien que ces deux compagnies avaient des privilèges déterminés et que, à l'expiration de ces privilèges, le débit de la Toronto and Niagara Power Company cesserait. Le ministre des Travaux publics (M. Carvell) nous donne comme argument que si vous enlevez une des têtes de cette trinité le reste ne sera que du rebut.

Une des fonctions n'a jamais été rattachée à la compagnie que nous discutons, elle ne lui a jamais appartenu mais bien à la compagnie de transmission et dans les conditions d'après lesquelles les obligations ont été vendues pour un million et demi, rien de plus. Mais les propriétaires de cette compagnie étaient aussi les directeurs des autres compagnies et cette administration collective formait un mécanisme financier des plus compliqués. Ce fut une création de sir William Mackenzie, et je puis affirmer à la Chambre que personne au Canada ne s'y entend pour créer une administration compliquée ayant des tentacules qui s'étendent dans tout le dominion, que ce monsieur dont les intérêts sont défendus ici ce soir par ceux qui s'opposent à l'amendement.

Je veux dire un mot au sujet de ce qu'est en réalité cette administration multiple. Elle a d'abord débuté avec une compagnie de transmission au capital d'un million et demi. C'était tout le pouvoir que lui accordait sa charte, rien de plus. Mais, les directeurs cumulards ont greffé d'autres compagnies sur celle-là. Ils ont greffé la Electrical Development Company qui devait fabriquer l'énergie électrique aux chutes Niagara et dont le capital autorisé était, je crois, d'après sa première charte, de 10 millions. Ils ont en outre la Toronto Electric Light Company dont le prix d'achat a été de 4 millions environ, quand elle a fait partie de l'administration. De plus, ils ont lancé vers cette époque une nouvelle émission d'obligations montant à quelque 6 millions ce qui, avec les obligations émises par la Toronto Power Company, représentait une augmentation de capital de un million et demi à 25 millions.

James Beck, de New-York, qui est probablement l'avocat de l'état de New-York le mieux rétribué pour défendre ces sortes d'institutions, et qui est connu de toutes les institutions financières des Etats-Unis, est venu ici et a pris la parole devant le comité au nom de la compagnie.

J'ai eu le plaisir d'écouter son magnifique discours, parce que j'aime énormément les beaux discours. Je savais ce que M. Beck pouvait faire, parce que je le connaissais comme orateur de banquet, et je m'attendais à ce qu'il galvanise le comité, ce qu'il a fait, apparemment. J'ai écouté attentivement la mélodie de M. Beck. Il a plaidé avec chaleur, éloquemment et d'une manière persuasive pour sauver le million et demi de capital et, il pensait sans doute aux porteurs d'obligations de l'administration de Toronto et de son capital qu'il a donné comme de 35 millions environ. Cependant, quand on lui a demandé quels étaient les porteurs d'obligations et où se trouvaient ces obligations, il s'est complètement égaré et a avoué n'en rien savoir. Il se fiait néanmoins sur le grand principe général qui, croyait-il, ferait appel à un grand pays comme le Canada et c'est qu'un contrat est toujours un contrat et que ce contrat devrait demeurer immortel quand il s'agit de droits acquis. C'est à peu près l'argument présenté au comité par l'honorable James Beck.

Mais il oubliait qu'il prenait surtout la défense de ce grand potentat de la finance canadienne, sir William Mackenzie. Il ne pouvait venir de New-York, sans connaître la réputation faite à cet homme, du moins dans tous les centres financiers des Etats-Unis.

Soutenir que toute répudiation des titres qu'elle avait mise sur le marché porterait atteinte à la stabilité financière de ce Dominion, était insensé et absurde au dernier point. En effet, j'ose dire qu'il n'y a pas, dans tout l'Etat de New-York, un seul financier important que l'on n'ait pas importuné par des demandes pressantes de risquer jusqu'au dernier dollar qu'il possédait dans tel ou tel projet lancé par ces mêmes magnats; nous connaissons tous les détails de cette façon de procéder. Nous pouvons partir du golfe du Mexique et nous rendre presque au pôle Nord et partout nous relevons la trace de mésaventures financières. La compagnie d'éclairage et d'énergie mexicaine eut ses obligations sur la place de Toronto, et l'une des maisons de courtage importantes m'a fait connaître la quantité énorme de millions risquée dans cette entreprise. La révolution mexicaine ne date que de quelques années et tout est resté en panne. Remontons de quelques années encore; nous savons parfaitement où l'entreprise brésilienne aboutit. Ne fut-elle pas le plus magnifique triomphe financier de nos jours. Les passants, en pleine chaleur d'été, achetaient les actions du capital dont la hausse s'opérait par sauts et par bonds. Soudain il

surgit un bureau à multiples ramifications, il y eut fusion d'intérêts et à l'étonnement général, le jour du paiement du dividende fut chose du passé. Et si nous avançons dans la direction du nord, nous voyons une autre vaste entreprise de ce grand bureau à multiples ramifications, le tramway électrique de Winnipeg. Je me rappelle ce qui s'est passé à Toronto, il n'y a pas très longtemps, quand ces valeurs étaient côtées 235. On différa le paiement des dividendes et finalement ce capital escamota aussi son dividende.

Lorsqu'on demanda une explication à cet égard, la compagnie répondit que bien qu'elle eût une charte permanente pour fournir l'éclairage, la chaleur et l'énergie, la concurrence des automobiles de place (gitneys) avait rendu son service inutile dans la cité progressive de Winnipeg.

M. JACOBS: L'honorable député semble oublier que Sa Majesté a fait chevalier sir William Mackenzie.

M. SHEARD: J'ignore qui est responsable de cela, mais, si le règlement le permet, je tiens à dire que le Canada, à mon humble avis, n'a pas raison de se glorifier de la décoration attribuée à cet homme, mais pour reprendre le fil de mon discours, telle est la mesure de la crainte et du danger que comporte la répudiation d'obligations au montant d'un million et demi dans une de ces entreprises. Nous en arrivons à une plus vaste conception de ce grand esprit financier, le chemin de fer du Nord Canadien, cette voie ferrée qui s'étend d'un littoral à l'autre, dont les entrepreneurs furent Mackenzie et Mann et qui appartenait à ces derniers, mais dont le propriétaire ultime devait être—ces gens le savaient parfaitement—le Dominion du Canada. Ils savaient que le peuple trouverait cet enfant à sa porte et comme le disait, l'autre jour à la Chambre le ministre des Finance (sir Thomas White), quel misérable, difforme et mal odorant mioche, c'était là! Aujourd'hui, le Canada se trouve débarrassé des tentacules de cette corporation, mais elles vont étreindre le cou de toute municipalité dans le Dominion. Ne vous y trompez pas. On le sait parfaitement bien et lorsque je dis "on", j'entends les hommes qui poussent cet amendement du Sénat au projet de loi. Le Parlement de 1917 a étudié cette loi, il y a inscrit une réservation semblable à celle que l'amendement propose au bill actuel, modifié par le Sénat. Le bill fut renvoyé au Sénat avec cette réservation, mais le Sénat le modifia. Il a glissé le "Joker" dans le jeu et le bill nous revient avec lui. On avait l'intention de faire avaler cela à la Chambre, tout d'un trait. Oh! cela signifiait beaucoup pour ces directeurs cumulards, pour les intérêts de Mackenzie et Mann de faire adopter cette loi au cours de la dernière session. Je suis arrivé dans cette Chambre, jeune homme, inexpérimenté. Je croyais que l'indépendance du Parlement récélait une véritable puissance qui appuierait et revendiqueraient les droits et les intérêts du peuple. Au moment même où je mettais le pied sur le quai de la gare, j'aperçus le grand magnat de la finance, parlant à une foule. Je le vis, alors que je m'apprétais à déposer mon sac de voyage au Château, entouré par des députés arrivants dont quelques-uns semblaient être ses très intimes amis. J'ai vu son entourage de conseillers versés dans la loi que je savais venir de Toronto et dont plusieurs me sont personnellement connus. Ils l'accompagnèrent depuis le jour d'ouverture de la Chambre jusqu'au 24 mai, date de la prorogation et je les retrouvai sur le train qui me conduisait chez moi. Ils n'ont pas cessé un seul instant leur garde vigilante. Et lorsque la Chambre reprit ses travaux, cette année, ils étaient là et ils s'y sont tenus constamment depuis lors. Je pourrais les nommer. Ces gens-là sont ici ce soir dans la galerie qui écoutent mes remarques; ils y surveillent les mêmes intérêts depuis le jour de la rentrée des Chambres.

M. MACKENZIE: Je viendrais bien moi-même dans la galerie pour entendre ce discours.

M. SHEARD: Eh bien, j'espère que l'honorable député occuperait une autre place que celle à laquelle je songe en ce moment. La question qui se présente à la Chambre et à la nation est celle-ci: Jusqu'à quel point le Parlement du Canada va-t-il défendre les droits du public et des municipalités? Va-t-il au contraire défendre les intérêts inaliénables qui font la force de ces compagnies. L'honorable ministre des Travaux publics a insisté sur l'autorité de la loi et le respect dû au Conseil privé. J'étais au service de la cité de Toronto quand une partie de cette opération fut consommée. La cité donna à la Electric Light Company, qui distribue son courant électrique par voie souterraine, l'entreprise de l'éclairage des rues. Quand la ville fut en état de s'arranger autrement, elle résilia son contrat avec la compagnie et lui ordonna ensuite d'enlever ses poteaux des rues. Mais la compagnie ne voulut pas obéir.

Alors la cité de Toronto intenta des poursuites jusqu'à ce que le Conseil privé jugeât en dernier ressort que la compagnie empiétait sur la propriété de la ville, ainsi que l'honorable député de Kingston l'a expliqué. Pour n'importe quel particulier, un jugement comme celui-là aurait été suffisant. Il n'en fut pas ainsi avec la compagnie en question. La Toronto Electric a immédiatement transporté son actif à la Toronto and Niagara Power Company, dont tant d'entre nous défendent les susceptibilités, et cette dernière déclara alors: "Désormais, c'est à nous qu'appartiennent ces poteaux; nous avons le droit de les ériger là où ils sont et ils y demeureront". Et les poteaux y restèrent. Voilà comment la Toronto and Niagara Power Company a su respecter le jugement du Conseil privé, qui, d'après le ministre des Travaux publics, doit commander le respect et l'obéissance.

Je ne veux pas dire que deux noirs vont faire un blanc; mais je prétends que toute l'affaire se résume à inscrire dans cette loi des chemins de fer des droits pour les intérêts de Mackenzie qui leur permettront de pénétrer dans toutes les municipalités depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, à la faveur de quelque charte secrète enfouie dans les cartons de la mairie et d'y concurrencer un service municipal d'électricité sans égard aux conséquences.

C'est pour cette raison, monsieur l'Orateur, que je donne mon appui à l'amendement proposé par l'honorable député de Parkdale. Je me range du côté de ceux qui croient défendre l'intérêt général en votant en faveur de cet amendement. Ce n'est pas la lutte de la cité de Toronto, mais celle de toutes les municipalités du Dominion du Canada d'un océan à l'autre. A partir de l'usine que la compagnie Niagara Power a installée, la ligne de la compagnie passe par les villes de Ste-Catherine, Welland, Hamilton, Oakville, Mimico et Toronto. La ligne passe par tous ces endroits et la compagnie peut étendre sa distribution de courant non seulement à toutes les municipalités de l'Ontario mais dans tout le Canada. Les grandes compagnies peuvent parler de l'Hydro-électrique dans l'Ontario, mais cette entreprise a été suscitée par les mesures oppressives de la Toronto and Niagara Power Company liée avec la Toronto Electric Company, car ces compagnies se trouvaient dans une position telle qu'elles pouvaient fournir ou refuser toute prise de courant suivant leur bon plaisir. Elles pouvaient fournir du courant à une usine et l'usine voisine qui faisait concurence à la première devait se contenter de fonctionner à la vapeur. Sans doute la Toronto and Niagara Power Company voulait s'assurer un débouché permanent non seulement auprès de la Toronto Electric Light Company, mais auprès de la Toronto Street Railway Company, et voilà le fin mot de l'histoire. La compagnie espère pouvoir contraindre la cité de Toronto à renouveler le privilège de la Toronto Street Railway. L'argument du ministre des Travaux publics aura toujours sa valeur quand la compagnie reviendra l'an prochain ou l'année suivante pour dire: "Vous avez donné une charte à la compagnie en vertu de cette loi, vous l'avez discutée à fond et vous lui avez acordé certains droits. A quoi sert de lui avoir donné ces droits, puisque vous permettez à la cité de Toronto de s'emparer et d'exploiter ce qui constitue son meilleur client, c'est-à-dire la Toronto Street Railway? Vous devez maintenir les droits de la Toronto Electric Light Company et de sa compagne la Toronto Street Railway Company. Vous devez assurer un débouché perpétuel dans la cité de Toronto (c'est pour ainsi dire ce que prétend le ministre des Travaux publics) afin de compléter le fonctionnemnt des trois entreprises reliées l'une à l'autre de la façon indiquée.

L'hon. M. CARVELL: L'honorable député a-t-il compris que j'aurais affirmé que le Parlement a le pouvoir de modifier un contrat passé entre la compagnie de force de Toronto et Niagara et la compagnie de tramways ou la compagnie d'éclairage électrique de Toronto? Je tiens à lui dire que je connais trop la constitution du pays pour faire pareille affirmation. C'est inexact.

M. SHEARD: J'ai compris que le ministre disait que le tout se résume à cette triple relation: la production de l'énergie sur les bords de la rivière Niagara, la transmission de cette force et sa distribution à la compagnie électrique de Toronto et à la compagnie des tramways.

L'hon. M. CARVELL: C'est précisément ce que j'ai dit.

M. SHEARD: Parfaitement, et vous avez ajouté qu'une partie de cette trinité serait inutile sans les autres.

L'hon. M. CARVELL: C'est exact.

M. SHEARD: Or, à titre de grand client, la compagnie des tramways est l'extrémité du cercle, celle qui vend l'énergie. Si cela est essentiel pour l'entretien et l'exploitation de la compagnie de force de Toronto et Niagara, n'ai-je pas droit de conclure que

ce qui est suggéré, c'est qu'elle continuera à puiser sa force à cette source.

L'hon. M. CARVELL: Non, parce que le Parlement n'a aucune juridiction en pareille matière.

M. SHEARD: C'est ainsi que le ministre cherche à se justifier pour lui donner cette force, je suppose.

M. TWEEDIE: Monsieur le président, je ne veux pas prolonger inutilement le débat, à cette heure tardive. D'après la tournure que la discussion a prise, on pourrait croire que Toronto est la seule municipalité canadienne intéressée dans cette question. Or, je tiens à dire que je ne m'intéresse pas spécialement à Toronto. Je suis toutefois intéressé d'une façon générale à toutes les municipalités canadiennes. Il s'agit en ce moment des droits de ces municipalités, de la juridiction qu'elles exercent sur leurs rues et du pouvoir du parlement fédéral d'empiéter sur ces droits. A mon avis, il faudrait d'abord examiner l'attitude du gouvernement fédéral envers les municipalités, en ce qui concerne les compagnies de transmission. Il en a été question plusieurs fois ce soir, mais je prie le comité de vouloir bien prêter un instant son attention aux observations que je vais formuler, afin de bien nous rendre compte de l'attitude prise par le Gouvernement sur cette question par le passé.

La chose ne saurait faire doute, de temps immémorial, le législateur a admis que la juridiction relative aux rues relève d'une autre autorité que celle du gouvernement fédéral, c'est-à-dire de la municipalité, de la province, ou encore, pour l'Ontario, de la commission hydro-électrique. Ces prémisses étant admises, jetons un coup d'œil sur l'attitude prise par le gouvernement fédéral dans les lois se rattachant à cette question. La première disposition de ce genre figure dans une loi édictée en 1899. Relisons-en le texte:

> Lorsqu'une compagnie est autorisée par une loi du Parlement du Canada, à construire et à entretenir des lignes télégraphiques ou téléphoniques ou des lignes pour le transfert de la lumière, de la chaleur, de l'énergie ou de l'électricité, cette compagnie peut, de l'agrément du conseil municipal ou de toute autre autorité ayant juridiction sur toute grande route, square ou autre place publique, y pénétrer dans le but d'exercer ledit pouvoir, et aussi souvent que la compagnie le juge utile, elle peut ouvrir et fouiller le sol, etc., etc.,

Cette année-là, les compagnies de transmission de force ou celles s'occupant de la vente et de la distribution d'énergie dans une municipalité quelconque, étaient tenues d'obtenir le consentement du conseil municipal ou autre autorité. Cette disposition législative demeura en vigueur jusqu'en 1903. L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a fait observer que la loi à cette époque se résumait à une double disposition, dont l'une régissait la question de transmission de l'énergie et l'autre, la question de vente. La transmission de l'énergie était subordonnée au consentement de la municipalité et advenant le refus de cette dernière, à l'autorisation de la commission des chemins de fer. Or, lorsqu'il s'agissait de la question de vente de l'énergie, le Parlement se montrait fort scrupuleux pour la protection des droits des municipalités, et déclarait que nulle compagnie ne pouvait pénétrer dans les rues, sans avoir obtenu au préalable le consentement de la municipalité par un règlement, ce qui constitue le mode le plus officiel d'obtenir cette autorisation. Plus tard cette disposition fut remise en vigueur et le demeura jusqu'en 1917, époque à laquelle la loi des chemins de fer fut revisée. L'intention du Parlement est donc parfaitement évidente: les droits des municipalités sont sacrés et nulle compagnie ne saurait empiéter sur ces droits, sans avoir obtenu l'autorisation de la municipalité par voie de règlement municipal. En 1902, la compagnie en question fut autorisée par le Parlement.

Il est évident, d'après la discussion qui a eu lieu à cette époque qu'une erreur a été commise. Je cite les paroles de M. Pringle:

> Je crois comprendre que cela signifie exactement ce que cela exprime. Toutes les compagnies doivent obtenir l'autorisation d'une municipalité avant de pouvoir la traverser.

Rien dans la discussion qui a eu lieu à cette occasion montre que l'intention du Parlement était d'accorder à cette compagnie des droits plus grands ou des bénéfices plus considérables que ne pouvait en avoir une autre compagnie au Canada. Quand elle cherche à établir que le Parlement avait l'intention de lui accorder des droits plus grands, je prétends que c'est à elle d'établir clairement que c'était l'intention du Parlement. Quant à la législation de cette Chambre, elle est restée dans cet état jusqu'en 1917, alors que la loi des chemins de fer a été revisée par un comité spécial, adoptée par la Chambre des communes et envoyée au Sénat.

Je ne suis pas d'accord avec le ministre des Travaux publics (M. Carvell), qui critique les membres du Parlement parce qu'ils ont cru devoir dire que ces droits devraient être rendus aux municipalités. J'ai le plus grand respect pour son honneur, son intégrité et son jugement; je crois qu'il est absolument sincère quand il dit qu'on ne

devrait pas intervenir dans ces droits. Mais, je donne l'assurance à l'honorable ministre que tout en ayant pour lui le plus grand respect, j'ai aussi un grand respect pour moi-même, pour mon jugement et pour l'acte que j'accomplis en votant en faveur de l'amendement.

Quelques honorables députés parlent de droits acquis. Admettons, dans l'intérêt de la discussion, l'existence de droits acquis. Nous laisserons de côté toute question de dispute entre la ville de Toronto, la Toronto and Niagara Power Co. et l'Hydro- Electric. D'après la loi, les droits acquis peuvent appartenir à la Toronto and Niagara Power Co., mais les premiers droits acquis relatifs aux rues de ces municipalités appartenaient soit à la province, soit à la municipalité, ou, en Ontario, à la commission hydro-électrique. Je demande au ministre s'il voudrait dire ici qu'il est déshonorant pour le Parlement de rendre aux municipalités les droits qui leur ont été enlevés de propos délibéré, hors leur connaissance, sans leur consentement, sans aucune entente avec elles? Quand cette loi a été adoptée, sans doute que le Parlement croyait qu'il pourrait légiférer en vue de corriger toute erreur qui se produirait. Mais je m'appuie largement sur le principe que lorsqu'un conflit éclate entre les huit millions d'habitants du Canada et la Toronto Niagara Power Company, s'il doit y avoir sacrifice des droits de quelqu'un, ce sacrifice doit être fait par la compagnie, et non par le peuple qui possède et contrôle les rues des municipalités de ce pays.

Mais, monsieur le président, quand nous nous plaçons au point de vue étroit du respect des droits acquis, nous n'envisageons pas la question comme elle doit l'être. Quand nous parlons du respect des droits acquis, de l'abrogation des droits que cette compagnie a obtenus par la loi de 1902, nous négligeons le principe fondamental qui devrait nous guider sur ce point. Il ne s'agit pas de priver une compagnie de ses droits acquis. Il ne s'agit pas de la dépouiller de ce qui lui appartient. Il s'agit de la mettre au rang des entreprises d'utilité publique auxquelles doivent se rattacher toutes les compagnies de transmission et c'est alors à nous de dire si, comme Parlement, nous pouvons légitimement réglementer leur action. Il s'agit simplement d'une question de contrôle sur une compagnie d'utilité publique. Ceux qui prétendent que ces contrats sont absolument sacrés, doivent se rendre compte que durant les quinze ou vingt années dernières, un des objets de la législation fédérale a été d'établir notre contrôle des entreprises d'utilité publique et des voituriers ordinaires. Un honorable membre de ce comité prétendra-t-il que lorsqu'un compagnie de chemin de fer a obtenu une charte quelques années avant qu'aucune loi de chemin de fer soit en vigueur, nous ne devons pas appliquer à cette compagnie la loi des chemins de fer? Il est vrai que si la loi n'avait pas été mise en vigueur, la compagnie aurait pu avoir le privilège d'exiger des tarifs doubles ou triples de ceux qui sont actuellement fixés par la loi. Mais nous nous sommes rendu compte que ces compagnies, ces utilités, sont les serviteurs du public et quelque grandes concessions qu'elles ont pu obtenir dans leur statut constitutif, elles doivent se conformer aux lois générales du pays bien que ces lois puissent abaisser les tarifs d'une compagnie de transport, ou ceux d'une compagnie de téléphone ou de télégraphe; et ce ne serait pas, du reste, la première fois. Il faut nous rendre compte que le Parlement est suprême et que lorsque ces compagnies commettent une injustice envers le public dans l'exercice légal de leur droit, le Parlement doit intervenir pour protéger le public. Tout ce que nous demandons dans ce cas, c'est simplement que le parlement fédéral exerce ses fonctions régulières, qu'il accomplisse son devoir envers le public et intervienne quand il s'agit de cette entreprise d'utilité publique, exactement comme il se propose d'intervenir en vertu des autres articles de cette loi.

Nous demandons au Parlement purement et simplement de dire à la compagnie: Bien que vous ayez reçu votre charte en 1902, vous devez être soumise aux lois générales du pays. Nous allons exercer une certaine juridiction sur les droits que vous avez de pénétrer dans les rues, mais nous allons vous laisser le droit de vendre et de distribuer l'énergie par toute la province d'Ontario ou le Dominion. Y a-t-il quelque chose dans cet amendement qui soit de nature à priver la compganie des droits que lui confère expressément sa charte? Y a-t-il quelque chose dans cet amendement qui le laisse supposer? Est-ce qu'il y avait quelque chose à cet effet dans le bill que le Parlement a adopté en 1917? Pour les membres du Parlement, il s'agit de répondre à l'une ou l'autre des questions suivantes: Premièrement, est-ce que les droits acquis des municipalités doivent passer après les droits acquis des compagnies particulières qu'elles ont obtenus par une erreur ou un malentendu? En second lieu, nous devons nous

poser la question: Allons-nous exempter une seule compagnie au pays de la juridiction que le Parlement a droit d'exercer en justice sur ses affaires? Il n'y a pas, à mon avis, un seul député qui, après s'être posé honnêtement et consciencieusement ces questions, puisse faire autrement que de conclure que le Parlement est suprême et que cette compagnie doit se soumettre à son autorité tant que l'intérêt public l'exige, peu importe les conséquences pour elle.

Le ministre des Travaux publics nous a démontré comme il siérait peu à la Chambre d'adopter l'amendement en discussion. Cependant, en consultant le rapport du comité spécial, nommé en 1917, aux fins de refondre et de modifier la loi des chemins de fer, je constate qu'il était composé comme suit: MM. Ames (sir Herbert), Armstrong (Lambton), Bennett (Calgary), Blain, Carvell, Cochrane, Cromwell, Donaldson, Graham, Green, Lapointe (Kamouraska), Lemieux, Macdonell, Meighen, Nesbitt, Oliver, Pugsley, Rainville, Sinclair et Turriff. Est-ce que ce comité a fait quelque chose de déshonorant? A-t-il fait quelque chose de nature à causer du tort au crédit du Canada?. Est-ce que les membres de ce comité ont fait faux bond à la confiance que le peuple canadien reposait en eux lorsqu'ils ont adopté l'amendement qui fut d'abord soumis au Parlement et un peu plus tard au Sénat? Est-ce que, en 1917, la Chambre des communes a commis un acte déshonorant lorsqu'elle a adopté l'article que nous voulons faire insérer dans le présent projet de loi? Pour moi, les membres du Parlement de l'époque peuvent continuer à marcher la tête haute, autant qu'il s'agit de leur intégrité et de leur loyauté en affaires, tout autant que les membres d'aucun des Parlements qui ont été élus depuis la confédération. On prétend que nous aurons peut-être des difficultés à faire adopter ce bill dès la présente session, à moins que nous ne consentions à accepter les grandes lignes de l'amendement qu'a adopté le Sénat. Or, je pose le principe qui suit: la Chambre des communes est le corps électif du Parlement et représente l'opinion de la population du Canada; le Sénat est un corps public dont les membres sont élus à vie; or, du moment qu'il s'agit de se prononcer sur l'intégrité des membres de la Chambre des communes, je crois que nous sommes en mesure de soutenir avantageusement la comparaison avec les honorables membres du Sénat. Si la législation est embarrassée au pays, les obstacles ne proviennent pas de la Chambre des communes, mais bien du corps autocratique du Sénat qui n'est responsable à personne et qui s'occupe bien plus des intérêts des compagnies particulières que de l'intérêt du peuple que nous représentons ici. Je professe des idées bien arrêtées sur ce sujet. Les membres de la Chambre des communes, qui ont adopté cette loi en 1917, ont discuté le problème librement et sous tous ses aspects. Ils se sont rendu compte de leurs devoirs et de leurs obligations. Nous avons le droit de juger leur conduite et de dire. "Vous avez commis un acte immoral et qui concerne nos engagements d'affaires et vous devez accepter la réprimande que vous a infligée le Sénat du Canada?" Pour moi, je ne me soucie guère d'accepter les réprimandes que le Sénat peut avoir décernées au dernier Parlement. Si nous adoptons le présent amendement, je soumets respectueusement que le devoir incombe au Sénat d'adopter le bill tel quel; si d'un côté, le Sénat refuse de l'adopter, je prétends que le Gouvernement sera obligé en honneur de soumettre au Parlement certaine législation restrictive de façon à ce qu'un corps qui n'est pas du tout responsable au peuple ne puisse contrecarrer la volonté populaire.

M. PARDEE: Vu l'heure avancée, je n'ai pas l'intention d'examiner les divers aspects juridiques de la question; d'ailleurs bon nombre des orateurs qui m'ont précédé l'ont fait d'une façon fort habile. Il est un autre aspect de la question, toutefois, que je désire rappeler à l'attention de la Chambre et que nous devons avoir constamment présent à l'esprit, c'est l'argument des droits acquis que l'on a fait valoir. On l'a répété à maintes reprises devant le comité spécial et dans cette enceinte, le porteur d'obligations a certains droits acquis. C'est peut-être exact; ces gens possèdent certains droits acquis. Je prétends toutefois que, peu importe les droits acquis que possèdent les détenteurs d'actions, la seule et unique chose que nous devons considérer à titre de représentants du peuple, ce sont les droits acquis que possède la population du Canada.

On a exprimé beaucoup de sympathie pour l'obligataire; on a plus d'une fois considéré qu'il avait placé son argent dans une affaire risquée, et aujourd'hui que certaines choses vont peut-être se reproduire à la Chambre, il est, dit-on, dans le cas de ne point ravoir son argent. En ce qui concerne les obligataires, ils ont le droit de s'attendre que le comité et la Chambre s'occuperont de leurs intérêts, si déjà ils ne l'ont pas fait, mais il faut tenir

compte de toutes les circonstances de cette affaire.

Nous avons ici quatre compagnies, lesquelles se confondent les unes dans les autres. Elles opèrent sous différents noms et sous différents chefs, mais elles n'en obéissent pas moins à une direction unique. Il n'en est pas une que certain groupe de financiers ne fassent servir à ses desseins. Il est de fait que la Toronto Niagara Power Company a fait œuvre de pionnier, mais, d'après ce que j'ai pu voir ici comme aux séances du comité, cette œuvre a consisté en l'émission de 1,500,000 piastres d'obligations et 700,000 piastres d'actions, puis elle s'est arrêté; c'a été le terme de sa carrière, en tant qu'il s'est agi de donner effet à sa charte. Cette charte lui avait été accordée par la Chambre à de certaines conditions d'un caractère exceptionnel, conditions qui jamais encore auparavant n'avaient, je crois, été obtenues de cette Chambre ni d'aucune autre. Le ministre des Chemins de fer a demandé ce que nous ferions au cas où le Pacifique-Canadien ou quelque autre compagnie se trouverait dans la même situation. Je répondrai à cette question en disant qu'après avoir lû le débat qui a eu lieu lors de la concession de cette charte, on ne peut en conclure autre chose sinon que ces hommes ont quitté la Chambre sachant que la loi des chemins de fer leur était applicable et convaincus de ne pas avoir de droits autres que ceux que cette loi leur donne. Dans ces circonstances, qu'est-il arrivé? Ils ont procédé à la vente de 1,500,000 piastres d'obligations et ils ont émis une valeur de 700,000 piastres d'actions. Quelqu'un alors s'est avisé de parcourir la loi des chemins de fer—un avocat sans doute, je veux bien l'admettre—et il a pensé y avoir découvert un point faible; il s'est dit: voici une chance de conduire notre entreprise indépendamment des dispositions de la loi des chemins de fer, indépendamment par suite des droits des municipalités.

L'affaire fut d'abord soumise à un tribunal intérieur, qui se prononça pour la compagnie. Vint ensuite la cour d'appel annulant cette première décision. Puis on porte la cause devant le conseil privé, qui rétablit le jugement à la cour inférieure. Il décide que la compagnie avait le droit de passer à travers les rues de la municipalité. Une chose qui me paraît très significative, c'est que, pendant le cours des diverses étappes de ce procès, les obligations ont continué de se vendre. Nous tenons du ministre des Travaux publics lui-même qu'il s'en est vendu pour trente ou quarante millions de dollars. Il est certain cependant, selon que les témoignages entendus devant le comité en font foi, que des obligations ont été émises, mais non vendues après jugement.

J'admets que des obligations ont été vendues, mais dans quelles circonstances l'ont-elles été? Ces circonstances, les voici, et c'est elles qui me font dire que l'obligataire ne mérite aucune sympathie. Qu'a-t-il fait? Nul obligataire, nul groupe d'obligataires, n'entreprendra de se porter acquéreur d'obligations valant plusieurs millions de dollars sans qu'il ait d'abord examiné à fond toute l'affaire, sans avoir vérifié le droit de la compagnie à les émettre. Vous pouvez être certains que c'est ce qu'ils ont fait, et voici la conversation qui a dû s'engager: montrez-nous votre charte; montrez-nous les actes sur lesquels elle est fondée. Cela fait, ils ont su qu'il y avait litige, un doute, par conséquent, sur le droit d'exercer les pouvoirs maintenus par la cour. Comme nous ce soir, ils ont reconnu que les droits conférés à cette compagnie étaient discutables pour des motifs la plupart du temps ignorés de ceux qui les confèrent. Ils ont bien accepté les obligations qu'on leur offrait, mais en insistant pour que les quatre compagnies en fussent garantes. Ils ont consenti à les prendre, mais à la condition que l'Electrical Development Company, la Toronto Street Railway Company, la Toronto and Niagara Power Company et la Toronto Light Company en devinssent toutes quatre garantes. C'est ce qu'elles ont fait. Dira-t-on maintenant que les obligataires sont lésés? L'honorable ministre des Travaux publics a dit: Si vous laissez passer une disposition tendant à remédier à un mal auquel le Parlement n'a jamais pensé, ces obligations ne vaudront plus cinquante cents au dollar. Avec la garantie que possèdent les obligataires, elles valent dollar pour dollar, et c'est ce qu'ils savent fort bien, eux et la compagnie.

Je crois donc pouvoir demander, en toute justice, pourquoi nous accorderions à cette compagnie le droit de pénétrer dans une municipalité quelconque sans aucun égard aux vœux et aux droits de cette municipalité, usant ainsi d'un pouvoir absolu que le Parlement lui aurait accordé par inadvertance mais dont elle tirerait quand même avantage. S'il n'y a pas d'autonomie locale par rapport aux provinces ou aux municipalités, ou s'il en existe mais que nous ne puissions l'exercer d'après les dictées de notre jugement, remettons au plus tôt le pays tout entier aux compagnies pour qu'elles en fassent ce qu'il leur plaira. On a eu recours à bien des faux-fuyants pour

dissimuler l'état de choses qui règne réellement, mais la situation est bien claire. Le discours prononcé l'autre jour dans cette enceinte par l'honorable James Beck sur les points capitaux de la question m'a paru absolument classique, il a créé une profonde impression sur les membres du comité et sur moi-même; mais en résumé il a consisté dans un seul et même avertissement, son auteur ayant tout simplement insisté à nous dire de prendre garde aux porteurs d'obligations dont la créance n'aurait pas été suffisamment garantie. Or, il n'y en a pas dans ce cas-là et le contrat autorisé par le Parlement n'a pas été répudié. Cette charte a été accordée en vertu d'une convention expresse, ceux qui l'ont obtenue savaient très bien que leur pouvoir était limité d'après certaines conditions; ils se sont mis à l'œuvre et ont poussé leurs travaux jusqu'à parachèvement.

Comme l'a si bien dit le député de Pontiac (M. Cahill) ils ne fournissaient d'énergie électrique qu'à deux clients et ils savaient que l'existence de ces clients-là était limitée. Pourquoi ont-ils négligé de créer un fonds d'amortissement? Des hommes d'affaires prudents l'auraient fait. Ils se sont contentés de se prévaloir d'une interprétation judiciaire au sujet d'une loi que le Parlement n'avait jamais eu l'intention d'adopter, et ils se sont mis dans l'impasse où on les voit aujourd'hui. Je ne suis pas ici pour représenter les compagnies financières. Je représente le peuple et voici une des occasions où la Chambre devrait défendre les droits du peuple sans aucune crainte ni faveur.

M. BRISTOL: Inutile pour moi de discourir longuement sur cette question, mais il me semble à propos de mettre clairement sous les yeux de la députation la question sur laquelle l'honorable député de Parkdale (M. Mowat) nous invite à nous prononcer. Je me demande pourquoi un sujet si simple devait provoquer autant de discussion. Le député de Parkdale nous dit: Allez-vous soumettre toutes les compagnies d'énergie électrique du Canada à une seule classe de lois ou allez-vous faire exception à l'égard d'une d'entre elles? Voilà sa proposition, elle est claire et concise. L'intérêt des municipalités et du peuple exigent que toutes les compagnies soient soumises à une seule série de lois, quels qu'aient été les droits accordés en 1902 à la Toronto and Niagara Power Company. L'article 374 dit que les compagnies électriques dans ce pays auront droit d'avoir des lignes de transmission directes et que si une municipalité leur refuse l'entrée de son territoire elles pourront s'adresser à la commission des chemins de fer, mais que s'il s'agit de la distribution d'énergie elles doivent s'adresser à la municipalité, dont la décision, en pareil cas, sera finale et sans appel. Telle est la loi qu'on nous demande d'appliquer à toutes les compagnies existantes. L'honorable député de Vancouver a fait remarquer qu'il peut y avoir d'autres compagnies engagées dans la même industrie que la Toronto and Niagara Power Company. Voici sur quoi j'insiste tout particulièrement: Je ne sache pas qu'il y en ait, car nous ne l'avons pas encore entendu dire bien que cette question soit soumise au Parlement depuis trois ans et que les journaux en aient beaucoup parlé; mais s'il y en a, n'est-ce pas une raison de plus pour rendre cette loi applicable à toute compagnie de ce pays et ne pas lui permettre d'exercer ses droits au détriment de ceux des municipalités? On a fait remarquer qu'il ne convient pas de traiter cette question ici et qu'il serait mieux de demander au Parlement, plus tard et dans une autre circonstance, de modifier la charte de la Toronto and Niagara Power Company. Cette compagnie ayant accepté sa charte tout en croyant et sachant que la loi des chemins de fer de cette époque s'y appliquait, comme elle opère en toute liberté depuis quelques années et a obtenu des droits auxquels elle ne s'attendait pas, nous ne lui causons aucun tort en l'asssujettissant aux mêmes lois que toute autre compagnie d'énergie électrique de ce pays.

Le ministre des Chemins de fer (M. Reid) donne à entendre que la province d'Ontario a rendu des lois répréhensibles, vu qu'elles ne permettent pas aux municipalités d'établir des règlements sans le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil. Selon moi, cette Chambre n'est pas tenue de passer en revue les lois de la province d'Ontario. C'est aux habitants de la province de se prononcer, comme c'est aux habitants de la province de Québec, ou de tout autre province, de régler les questions qui sont de leur ressort. Nous ne sommes pas un tribunal de revision ayant à juger la province d'Ontario ou tout autre province, mais nous avons mission de rendre des lois pour le bien de la population canadienne, et nous devrions laisser les habitants des provinces réclamer leurs droits provinciaux sur leur territoire.

La seule autre question qui ait été soumise à notre examen est celle des droits des porteurs d'obligations. L'histoire enregistrera, j'imagine, le fait que deux de nos ministres ont versé des larmes en parlant des droits de ces porteurs d'obligations, car je

ne pense pas que ces droits en soient beaucoup affectés. M. Beck a laissé entendre qu'aucun porteur d'obligations n'aurait à souffrir. Il n'y a pas l'ombre d'un doute que toutes ces obligations ne soient amplement garanties. Cette compagnie, nous dit-on, développe 250,000 c.-v. à Niagara-Falls. Elle a été la première, ajoute-t-on à produire l'énergie électrique, et l'on sollicite notre sympathie à cause de ses premières tentatives. La compagnie de force de Niagara-Falls est entrée la première dans cette voie et elle a dépensé de grosses sommes d'argent. Pendant dix ans, elle a été à l'œuvre sur le territoire américain et elle a consacré des millions au perfectionnement des machines qui lui ont permis d'enchaîner la force motrice du Niagara.

La deuxième compagnie de force a été l'Ontario Power Company, une compagnie canadienne. La Toronto Niagara Power Company s'est livrée à cette entreprise en troisième lieu, et lorsqu'elle a commencé à produire de l'énergie électrique, ce produit était assez bien connu et compris. Cependant, il y avait quelque chose qui n'était pas connu en 1902, c'était jusqu'à quel point on produirait de l'électricité et combien celle-ci serait importante pour le public. Nous ne savions guère quelle protection il fallait accorder au public en pareille matière. En ce temps-là, feu M. Clarke et M. Osler (aujourd'hui sir Edmund) ont tous deux fait ce qui pouvait raisonnablement se faire pour assurer aux municipalités la protection voulue.

Ainsi que l'ont dit les députés qui appuient l'amendement, il est parfaitement clair et évident que les personnes qui ont obtenu cette charte et qui sont ici ce soir savaient fort bien qu'elles recevaient cette charte subordonnément aux droits des municipalités relativement à leurs propres intérêts.

Le Parlement est-il souverain en de semblables matières? Quels sont les droits des détenteurs de privilèges comparativement aux droits du public? Un privilège n'est qu'une partie d'un droit public dont le Parlement confie l'exercice à certaines personnes. Il peut être changé et modifié. Ce n'est pas un droit acquis; c'est simplement une permission à certaines gens d'exercer des pouvoirs publics déterminés qui appartiennent au Parlement. Dans cette mesure-là, ces pouvoirs doivent être entièrement subordonnés à l'autorité législative du Parlement.

Lorsqu'ils retourneront dans leurs foyers et parmi leurs électeurs dans les différentes municipalités, villes et cités, les députés, j'en suis persuadé, auront peine à expliquer à leurs électeurs pourquoi ils ont soutenu de prétendus droits acquis et des entreprises financières à l'encontre des droits et des intérêts des municipalités habitées par leurs électeurs.

M. HOCKEN: Monsieur le président, le représentant de Parkdale (M. Mowat) et d'autres ont traité ce sujet d'une façon si complète et si habile du point de vue légal, que je ne me crois pas tenu de faire beaucoup de commentaies. Je n'ai guère de sympathie pour les porteurs d'obligations. Ils forment une catégorie de gens qui, comme l'a dit le représentant de Lambton (M. Pardee) sont bien capables de se défendre, et ils l'ont fait évidemment dans ce cas-ci.

Ce qui m'a frappé c'est qu'il n'y a pas ici ce soir un seul homme qui dise que la loi qui a accordé à cette compagnie les pouvoirs qu'elle exerce est une loi qui serait adoptée à l'heure actuelle. Cette Chambre a commis une faute grave en 1902 et le résultat de cette faute est de priver la ville de Toronto et toutes les municipalité intéressées de l'empire qu'elles doivent exercer sur leurs rues. On l'a reconnu, lorsque le projet de loi a été soumis à la Chambre. Je me rappelle fort bien que l'union canadienne des municipalités, qui représentait toutes les municipalités entre l'Atlantique et le Pacifique, a envoyé ici des représentants pour combattre le projet. Ceux-ci ont alors mis tout en œuvre afin de résister à la tentation de cette compagnie pour obtenir les droits qu'elle demandait.

Outre tout ce qu'on a dit concernant la façon dont le Parlement interprète l'application à cette compagnie de la loi générale des chemins de fer, je sais que M. Mahlon Cowan, qui présidait le comité des chemins de fer ce jour-là, a adressé une lettre au maire d'une des villes de l'Ouest dans laquelle il déclare que la compagnie à laquelle on accordait une charte serait soumise à la loi générale. Puisque tel est le cas et que la première faute commise a été de priver les municipalités de leurs droits acquis, la Chambre devrait corriger ce soir cette erreur initiale. L'amendement que propose mon honorable ami de Parkdale fait cette correction, et je suis d'avis que le comité devrait l'adopter, et mettre toutes les compagnies électriques sur le même pied en ce qui concerne l'application de la loi.

M. BOYS: Si je n'avais pas fait partie du comité spécial, je ne me hasarderais pas à cette heure avancée, monsieur l'Orateur, et alors que la chaleur est écrasante, à prolonger cette séance. Mais, avant de se prononcer sur l'amendement de l'honorable

député de Parkdale (M. Mowat), je désire expliquer l'attitude que j'ai prise au comité. Je n'ai pas cru pouvoir y appuyer l'amendement du Sénat, parce qu'il ne me semblait pas assurer aux municipalités la protection ou la réglementation à laquelle elles ont droit. Cet amendement fournit bien un remède contre l'oppression ou la mauvaise foi, mais c'est là plus ou moins une plaisanterie. Car, je me demande quel cas d'oppression ou de mauvaise foi l'on pourrait bien me citer auquel les tribunaux ne puissent porter remède sans qu'ils aient besoin d'une loi spéciale. Avec l'amendement du Sénat, une compagnie peut s'implanter dans les rues de toute municipalité tant qu'elle n'y obstrue pas le chemin, ou qu'elle ne met pas obstacle au trafic, ou qu'elle ne prétend à aucun privilège exagéré. C'est pourquoi j'ai dû m'y opposer.

D'autre part, je n'ai pu appuyer l'amendement que le député de Parkdale a proposé en comité, parce que je ne me sentais pas justifié de résilier, en adoptant cet amendement, les pouvoirs conférés à cette compagnie par le chapitre 107 des statuts de 1902. J'ai noté la semaine dernière qu'une publication bien connue de Toronto approuvait en quelque sorte cette façon de voir. Le "Saturday Night", dans sa livraison du 31 mai, expose ses vues beaucoup mieux que je ne saurais le faire moi-même. Voici ce qu'on y lit:

> Le comité de la Chambre des communes vient de mettre fin comme il convenait à la tentative qu'on a faite récemment de modifier la loi des chemins de fer de façon à enlever toute valeur à la charte de la Toronto and Niagara Power Company, et à trahir les intérêts des actionnaires qui ont placé de bonne foi leur argent dans cette entreprise. Ces tentatives que l'on fait d'introduire des lois de confiscation ne passent pas inaperçues en Angleterre, où se trouvent les actionnaires qui ont fourni une si grande partie des fonds ayant servi à édifier les entreprises de cette nature au Canada.

Il m'a semblé, cependant, que sans priver cette compagnie de sa charte, le comité pouvait fort bien édicter des règlements pour l'avenir. J'ai donc soumis au comité un amendement qui, sous maints rapports, correspond à la suggestion de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), et qui se concilie, par ailleurs, avec l'amendement qu'a suggéré le ministre des Chemins de fer. Avant d'y revenir, je dois demander la permission de remettre sous les yeux des députés la loi telle qu'elle est soumise et de rappeler certaines dispositions qu'elle renferme. Voici comment se lit le paragraphe 2 de l'article 374:

> La compagnie ne doit, sauf tel que le prévoit le présent article, ni maintenir ni exploiter aucun ouvrage, machine, outillage, ligne, poteau, conduit ou autre dispositif sur, le long de, ou à travers une grande route, un square ou autre lieu public dans les limites d'une cité, d'une ville, d'un village ou d'un canton, sans le consentement de la municipalité.

Ce consentement est essentiel lorsqu'une compagnie désire construire et maintenir une ligne de transmission. Le paragraphe 3 porte que si la compagnie ne peut obtenir ce consentement, ou si les conditions qu'on lui fait sont inacceptables, elle pourra s'adresser à la commission des chemins de fer. Le paragraphe 4 rend indispensable l'obtention du consentement de la municipalité pour exploiter un système de distribution, et déclare que rien ne peut se faire si ce consentement est refusé. J'ai donc pensé qu'un amendement analogue à cette disposition constituerait une mesure raisonnable; mais, je n'ai pas l'intention de le proposer maintenant. Je préfère que ceux qui appuient l'amendement du député de Parkdale aient d'abord l'avantage de se prononcer sur ce seul amendement, sans que je veuille intervenir pour ma part. Mais, si par hasard cet amendement est rejeté, je proposerai alors celui que je viens d'expliquer. Le paragraphe "2" serait à l'effet d'obliger la compagnie à demander d'abord le consentement de la municipalité. Et pour prévoir les cas où ce consentement serait refusé, le paragraphe "3" se lirait comme suit:

> Si la compagnie ne peut obtenir ce consentement, ou ne peut l'obtenir qu'à des conditions inacceptables, elle peut demander à la commission la permission d'exercer ses pouvoirs sur ces grandes routes, squares ou lieux publics.

Maintenant, voici la nouvelle partie:

> Et sur cette demande, la commission peut le refuser ou l'accorder totalement ou partiellement et selon les conditions qu'elle jugera à propos.

Je modifierais ainsi le paragraphe 5 tel qu'il nous vient du Sénat.

> Tout pouvoir déterminé incompatible avec les dispositions de cet article et octroyé à aucune compagnie par aucune loi spéciale ou autre par l'autorité du Parlement du Canada, ou de toute province, ne sera pas affecté par les dispositions du dernier paragraphe 4; mais, toute compagnie sera dorénavant soumise aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de cet article.

En d'autres termes, en l'appliquant à la compagnie dont nous avons parlé et en prenant le cas de Toronto—non pas que je prétende un instant que cette question ne concerne que Toronto, bien qu'elle se rapporte surtout à cette ville—la compagnie, si cet amendement est adopté, devrait obtenir le consentement de la ville de Toronto. Si la ville refuse, la compagnie devra s'adresser à la commission qui n'accordera pas la de-

mande, si elle le juge bon, ou qui l'accordera aux conditions qu'elle voudra. Je n'oublie pas ce qu'a dit le ministre des Travaux publics. Il a lu des citations de la loi concernant des compagnies exploitant des services d'utilité publique. Je lirai la définition de "service d'utilité publique" que l'on trouve dans cette loi. Le paragraphe 2 dit:

Les "services d'utilité publique" signifieront et comprendront les aqueducs, le gaz, la lumière électrique, la lumière ou l'énergie, les lignes de télégraphe et de téléphone, les chemins de fer, les tramways, les travaux de transmission du gaz, d'huile, d'eau, ou d'énergie électrique, ou tous autres travaux de même nature fournissant au public en général les besoins ou les conforts de la vie.

Le paragraphe 4 de la même loi dit:

Nonobstant les dispositions d'aucune loi, dorénavant une municipalité ne fera aucune convention avec aucune de ces compagnies ni n'adoptera aucun règlement concernant un service d'utilité publique qui a été bénéficié de la déclaration d'intérêt général, ou qui n'est pas de la juridiction législative d'Ontario jusqu'à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil ait approuvé cette convention ou ce règlement, et toute convention qui aura été faite, et tout règlement qui aura été adopté en contravention de cet article sera nul et de nul effet.

Si j'ai bien compris, le ministre prétend qu'en vertu de ce paragraphe si nous obtenons le consentement soit par convention ou par règlement, il ne vaudrait rien. Si cette raison est bonne, je pense qu'il faudrait alors amender d'autres dispositions de la loi des chemins de fer qui ont déjà été acceptées. Reportons-nous à l'article 373 concernant les lignes de télégraphe et de téléphone qui toutes deux sont déclarées des services d'utilité publique, comme je l'ai lu dans le paragraphe 2 de la loi d'Ontario, et nous trouvons ces dispositions. Le paragraphe 2 dit:

Nonobstant les dispositions d'une loi du Parlement du Canada, ou de la législature d'une province, et nonobstant tout pouvoir ou toute autorité ci-devant ou ci-après conférée par cette loi ou en découlant, aucune ligne de télégraphe ou de téléphone relevant de l'autorité du Parlement du Canada, ne doit, sauf en la manière prescrite dans le présent article, être construite, mise en service ou maintenue par une compagnie au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, d'un square ou d'un lieu public, sans le consentement de la municipalité dont re cette voie publique, ce square ou ce lieu public.

Le paragraphe 3 stipule exactement comme dans l'amendement que je propose que si ce consentement est refusé, la commission des chemins de fer décidera à quelles conditions la permission sera accordée. Maintenant, si la loi, connue sous le nom de loi relative aux compagnies exploitant certains services d'utilité publique, annule un règlement ou une convention concernant cette compagnie d'énergie, elle les annullera également pour les compagies de télégraphe et de téléphone. Cependant, notre loi telle qu'elle est rédigée actuellement stipule exactement qu'il faudra obtenir le consentement de la même manière de la municipalité. Si donc, la loi vaut dans un cas elle doit valoir dans l'autre.

Personnellement, je ne crois pas que la loi d'Ontario soit un obstacle. Si cette compagnie n'avait pas une concession dans le moment, je comprendrais qu'aucun règlement adopté ou qu'aucune convention faite par une municipalité pourraient autoriser aucune compagnie à se servir de ces rues pour plus d'un an, si je comprends bien la loi d'Ontario, ou pour plus de cinq ans, par un plébiscite, sans que la sanction d'une loi de la législature ou d'un décret du lieutenant-gouverneur en conseil. Mais si nous disons dans notre loi, à propos de cette compagnie, qui a maintenant le droit de se servir des rues de la municipalité: "Vous devez d'abord demander le consentement, et, si vous ne l'obtenez pas, alors adressez-vous à la commission des chemins de fer," sûrement, nous pouvons, si nous le désirons, déterminer la façon dont ce consentement sera obtenu. Pourvu que le consentement soit obtenu conformément à notre loi, il me semble peu important de savoir ce que fera à ce sujet la province d'Ontario. Je pense donc que cet amendement protège raisonnablement la compagnie et la municipalité.

Pour ma part et après tout ce qui a été dit je ne puis pas croire qu'il soit juste qu'après avoir donné cette charte et quand plus de 30 millions ont été dépensés dans l'entreprise—ce chiffre n'a jamais été mis en doute, il a été répété plusieurs fois devant le comité et personne n'en a douté, je puis donc dire qu'il est certain que 30 millions ont été dépensés dans l'entreprise—nous puissions mettre en danger, ou comme l'a dit le rédacteur du "Saturday Night", confisquer cette propriété. Je ne puis me faire à cette idée, du moins s'il existe un moyen raisonnable de protéger et la municipalité et la compagnie.

On a parlé des porteurs d'obligations et du million et demi d'obligations. Il me semble qu'il est à peine nécessaire de discuter là-dessus. On dit que cette compagnie en particulier a émis des obligations au montant d'un million et demi, seulement. Cependant, quand nous comprenons qu'elle forme partie importante de trois systèmes distincts, c'est-à-dire l'usine génératrice des chutes Niagara, la ligne de transmission et l'usine de distribution, nous

voyons qu'en supprimant une des trois unités nous enlevons toute valeur au reste. Si vous dites à cette compagnie ou à toute autre compagnie: "Vous ne pouvez pas pénétrer dans une municipalité sans son consentement et ce consentement peut vous être refusé sans aucune raison, vous rendez certainement toute l'entreprise inutile. Et c'est cependant ce qu'on nous demande de faire.

Si l'on me demandait de décider aujourd'hui de savoir si je dois ou non appuyer une charte comme celle qui a été accordée en 1902, il va sans dire que je ne songerais pas à dire oui. Mais la position diffère aujourd'hui de ce qu'elle était alors. C'est en 1899 seulement qu'on a décidé, au Parlement, de l'idée de demander le consentement des municipalités, et cette idée de l'obtention préalable du consentement municipal était encore toute fraîche dans l'esprit des membres du Parlement de 1902. En conséquence, si l'on avait cru bon d'obliger cette compagnie à obtenir le consentement de chaque municipalité avant de procéder à son entreprise, le Parlement l'aurait certainement dit en bon anglais. Il me semble que nous critiquons injustement les députés du Parlement de 1902 quand nous modifions tranquillement leur travail, parce que nous pensons qu'un mot ou deux ont échappé à trois ou quatre membres nous permettent de dire que les autres ne savaient pas ce qu'ils faisaient. En 1899 l'obligation d'obtenir le consentement des municipalités fut décidée, tout le monde l'avait à l'idée et l'on n'a pas mis de prescriptions dans ce sens dans la loi spéciale. En 1903, lors de la refonte, on l'a de nouveau insérée, mais il n'y avait pas alors de clause d'exception dans la loi et, l'année qui suivit l'adoption de cette charte, après que les députés se furent aperçus de l'erreur, comment se fait-il que nous ne trouvons aucune clause d'exception indiquant, pour cette compagnie du moins, les droits obtenus par cette charte—et j'admets que c'est une charte générale, très ouverte, perpétuelle—avaient été obtenus par erreur? Pourquoi, à la première occasion, l'année suivante, n'avons-nous pas corrigé l'erreur faite? On ne l'a pas fait et l'on ne s'en est pas occupé dans les modifications et consolidations subséquentes.

Dans le fait, on dit que l'erreur s'est découverte en 1912, mais que, à cause de la guerre et parce que la loi des chemins de fer n'a pas été adoptée en 1917, on avait laissé l'affaire traîner. Cependant, il n'y a pas de doute qu'on a utilisé cette charte pour émettre environ 9 millions d'obligations—c'est du moins ce qui a été avancé sans contradiction devant le comité—après la décision du Conseil privé.

D'ailleurs comment soutenir ou prétendre qu'un porteur d'obligations puisse acheter des obligations sans connaître la situation financière de la compagnie? Les pouvoirs de cette compagnie avaient été déterminés par notre tribunal de dernier ressort et l'on ne pouvait modifier ces pouvoirs, à moins que le Parlement en change ce qu'il avait fait lui-même en 1902. Conséquemment, et en vertu de cette charte, on a vendu 9 millions de plus d'obligations. Allons-nous abroger ces droits entièrement? Assurément non.

La suggestion que je présenterai plus tard, si cet amendement est repoussé, sera de protéger les municipalités et la compagnie. Je ne crois pas qu'aucune compagnie en dehors d'un rayon de deux ou trois cents milles des chutes puisse craindre une invasion de ses rues par la compagnie. Il n'y a pas de doute que la compagnie a été organisée au début pour transmettre l'électricité de Niagara à Toronto. Je n'ai pas de doute qu'elle a été formée pour fournir le courant à la compagnie de lumière électrique et à la compagnie des tramways, ce qui était un moyen commode de disposer de son courant, bien plus que de planter ses propres poteaux.

Si la compagnie voulait passer dans une rue où existent déjà des poteaux de téléphones, de tramways, des poteaux de la compagnie hydro-électrique, la commission des chemins de fer pourrait lui dire: "Non, si vous voulez desservir un pays déjà desservi vous devrez aller un peu plus loin, dans une rue où il n'y a pas de poteaux, et trouver moyen de passer". De cette manière, je crois que nous serions débarrassés du pire mal: l'encombrement de nos rues par des poteaux sans fin.

M. MORPHY: Si la Chambre me le permet, je voudrais brièvement débrouiller certaines observations obscures, à mon sens, faites au sujet de la charte en question et au jugement du conseil privé. Les avocats sont peut-être enclins à donner plus de poids que les profanes aux arrêts des cours supérieures. Dans le cas actuel, je veux parler au comité des amendements soumis à la Chambre. Cette cause vint d'abord devant le Conseil privé le 24 juillet 1912. Etaient présents à l'audition: le lord chancelier, lord McNaughton, lord Dunedin, lord Atkinson et sir Charles Fitzpatrick. Le jugement fut rendu après que la cour eut considéré la décision du chancelier Boyd, et

celle de la cour d'appel d'Ontario, qui l'infirmait. La partie la plus importante de ce jugement se rapporte à la charte présentement discutée. La voici:

La loi prouve que le Parlement canadien jugea la compagnie—dont l'entreprise avait été expressément déclarée d'intérêt national pour le Canada, et dès lors l'article 91 de la loi de l'Amérique britannique du Nord—comme propre à détenir la liberté d'aller contre les droits municipaux ou privés. Pour cela, il a bien pu exister, somme toute, une bonne raison: le but de la compagnie était de distribuer l'énergie électrique des chutes Niagara sur différents points du Canada, et il fallait pour cela que ces fils traversent une série de municipalités. La soumission du pouvoir d'entrée de la compagnie au veto de chaque municipalité l'aurait exposée à l'insuccès. Il n'est donc pas surprenant qu'une compagnie du début comme celle-là ait obtenu de vastes pouvoirs.

On déclare, de source autorisée, que cette compagnie, avec ses auxiliaires: la compagnie Electrical Development et la compagnie Toronto-Power, avait placé 34 millions et plus dans l'entreprise mixte basée sur les pouvoirs accordés par cette charte; et que neuf de ses millions furent prélevés par vente d'obligations à des spéculateurs d'Angleterre, de France, du Canada et des Etats-Unis, après le jugement du Conseil privé. La présomption irréfutable et concluante, c'est donc, monsieur le président, que les acheteurs de ces obligations avaient devant eux le jugement du Conseil privé. Ils auraient, en effet, cherché à connaître les droits et les pouvoirs de la compagnie. Et il va sans dire qu'on leur a appris (et qu'ils ont déboursé leur argent sur cette connaissance expresse) que la plus haute cour du royaume avait non seulement reconnu, mais confirmé les droits de cette compagnie et de ses compagnies auxiliaires. Naturellement, sachant cela, les spéculateurs devaient placer leurs capitaux sur les obligations de la compagnie.

L'honorable député de Parkdale a présenté une résolution d'amendement qui entraînerait, à mon avis, comme d'autres l'ont déjà dit, la confiscation d'à peu près 50 p. 100 au moins des valeurs de cette compagnie.

Les obligations en souffriraient d'autant. Alors que nous statuons sur les droits, pouvoirs et privilèges de cette compagnie, je ne puis pas comme membre de cette Chambre, eu égard au jugement du chancelier d'Ontario et du Conseil privé d'Angleterre, passer à la légère sur une décision de ce genre, ni voter pour la confiscation du capital d'un individu quelconque, qu'il soit du Canada, de l'Angleterre, des Etats-Unis ou de la France. Je ne suis pas sûr que la Chambre ait considéré assez sérieusement la question.

Comme pendant à la citation du député de Simcoe-Sud (M. Boys), j'extrais ce qui suit d'un article publié à Toronto et citant la "Saturday Review", de Londres:

On a récemment voulu modifier la loi des chemins de fer de telle sorte qu'elle annulât la charte de la Toronto and Niagara Power Company et qu'en même temps elle trahît les spéculateurs qui, de bonne foi, avaient placé leurs capitaux dans cette entreprise. Mais cette tentative a eu le succès qu'elle méritait aux mains d'un comité de la Chambre des communes. De telles tentatives de lois de confiscation sont connues en Angleterre, dont les capitalistes ont fourni une si grosse part des fonds qui ont servi à lancer de pareilles entreprises au Canada. Ainsi, un numéro récent de la "Saturda Review", de Londres, s'exprimait ainsi:

"Les gouvernements canadien et australien, ces récentes années, ont adopté une manœuvre vilaine et malhonnête, qui, si elle n'est pas abandonnée, va couper court aux apports de capitaux anglais. Voici. La législature locale a autorisé un syndicat ou compagnie, d'ordinaire britannique, à construire et équiper une grande entreprise quelconque, telle que chemin de fer ou installation d'énergie électrique. Dès que l'ouvrage est parachevé et paraît être profitable, la législature coloniale donne à l'Etat le pouvoir d'exploiter une entreprise rivale, laquelle, grâce au patronage du gouvernement, ruine la compagnie particulière. C'est là pratiquement ce que fit le gouvernement de l'ouest d'Australie au chemin de fer Midland. C'est apparemment ce que le gouvernement d'Ontario se propose de faire à la compagnie Electric Development qui a pris une action contre le procureur général et la commission hydro-électrique d'Ontario. Le lieutenant-gouverneur d'Ontario a fait tout ce qu'il a pu pour l'emporter sur la Development Company au moyen d'une argutie que le comité judiciaire du Conseil privé a désapprouvée fort à propos".

Je le demande: le Conseil privé a-t-il eu raison de s'exprimer comme il l'a fait? Cette compagnie Toronto and Niagara Power Co. était-elle un pionnier dans cette voie? Le député de Toronto-Sud (M. Sheard) dit que non. En retour, j'affirme qu'aucune compagnie établie du côté américain des chutes du Niagara n'a transmis d'électricité au delà de la ville de Buffalo, soit une distance de beaucoup moins d'une cinquantaine de milles.

A cette époque-là, les experts en électricité dans le monde entier doutaient qu'il fût possible de transporter l'électricité pour des fins commerciales, dans des conditions économiques. Nikola Tesla disait une chose et Edison, une autre. Cette compagnie a eu assez de courage et d'énergie pour mériter le nom de pionnier que le Conseil privé lui a donné; c'est ce qui explique pourquoi elle a reçu des pouvoirs si étendus. Je sais parfaitement qu'il y a eu ici même une discussion quant à l'étendue de ces pouvoirs. Mais la compagnie a interprété son propre statut. Ses avocats, à un moment donné, entreprirent d'expliquer ce qu'étaient ces

pouvoirs. Une fois qu'ils eurent examiné la loi et qu'ils se furent rendu compte de ce qu'étaient les pouvoirs de la compagnie, celle-ci, ainsi qu'elle en avait le droit, se mit en frais d'émettre des obligations pour une valeur de 9 millions. On prétend que lors de la première installation de cette compagnie à Toronto, la ville exultait de joie parce qu'une nouvelle entreprise venait à ses portes donner toute la lumière électrique qu'elle pourrait désirer. Les habitants de la ville de Toronto étaient contents et ils l'ont été pendant nombre d'années. Jusqu'à ce que la commission hydro-électrique, qui est un service provincial, s'établît, il n'y eut aucune objection ni aucune antipathie envers la compagnie. Je suis tout prêt à dire que la commission hydro-électrique est l'un des plus grands services d'utilité publique de la province d'Ontario. J'en apprécie tellement la valeur que je suis enclin à ne pas prendre trop au sérieux les remarques de ceux de mes collègues qui craignent la concurrence de l'autre compagnie, car la commission hydro-électrique est soutenue par l'argent et la volonté du public et son but n'est pas de rapporter des bénéfices mais de servir les habitants de la province. Quand j'entends dire que cette petite compagnie qui n'a que ses propres ressources (la plus grande partie, il est vrai, est de l'argent emprunté) va lutter contre le magnifique service de l'hydro-électrique, qui est administré par une des plus grandes provinces du Canada, je prétends que l'on exagère en disant que l'on porte atteinte aux droits du public. Je ne pense pas que la compagnie porte préjudice à aucun des droits que possède le public. La commission hydro-électrique dessert presque tout l'ouest de l'Ontario à l'heure actuelle; on n'a pas besoin d'un autre service. Plus tard quand l'hydro-électrique sera complètement développée, elle pourra étendre ses lignes dans l'est de la province. Je ne vois pas quelle difficulté elle aurait à faire concurrence à une compagnie privée, vu les ressources dont elle dispose.

Il ne faut pas oublier que la commission hydro-électrique, malgré tout le bien qu'elle fait et le service qu'elle rend au public, n'a jamais produit son électricité; elle l'achète de compagnies comme celle-ci et d'autres. Elle n'est pas la première arrivée et je ne suis pas de l'avis de ceux qui prétendent qu'appuyer la décision du chancelier Boyd et du Conseil privé en Angleterre est un acte de trahison envers la commission hydro-électrique et les habitants de l'Ontario. Je ne pense pas que ceux-ci approuvent cette prétention, car on ne peut pas trouver au Canada de gens plus raisonnables, plus justes et ayant l'esprit plus large qu'eux. Je ne pense pas qu'ils aient l'esprit assez étroit, assez borné, pour entretenir des opinions semblables à celles qui ont été exprimées ici aujourd'hui. La commission hydro-électrique a à son service d'excellents ingénieurs qui en assurent le fonctionnement et elle se lance dans de grandes entreprises. Il en a coûté 15 millions pour exploiter la rivière Chippewa. J'entends quelqu'un mentionner: "30 millions." Faisons attention qu'il n'en coûte pas 50 millions. En tous les cas la commission est prête à concourir et il ne serait pas raisonnable, pour ne pas dire plus, d'adopter une mesure qui aurait pour effet la confiscation d'une propriété. Aucun esprit pondéré ne songera à nier qu'il y aurait une perte. Dans deux ans la Toronto Street Railway Company deviendra la propriété de la cité de Toronto et se servira de l'énergie que lui fournira la commission hydro-électrique, qui est le service de la province. Voilà déjà un placement de 40,000 chevaux. Il peut y avoir d'autres inconvénients qu'une légère concurrence, même pour un service d'utilité publique. Nous ne nous berçons pas tous de l'espoir que les chemins de fer de l'Etat ou que la commission hydro-électrique réussiront à merveille. Par conséquent le fait de mettre tous nos œufs dans le même panier peut être la pire des choses qui puisse nous arriver.

Je ferai remarquer une chose au comité. La Toronto and Niagara Power Company a 27,000 clients à Toronto, quoique son tarif soit plus élevé que celui de la commission hydro-électrique. Elle prétend que les gens paient plus cher parce que son installation est meilleure et fonctionne mieux et que par conséquent le service qu'elle donne est plus satisfaisant. Faire payer plus cher qu'une grande exploitation comme celle de la commission hydro-électrique et avoir quand même 27,000 clients, voilà qui n'est pas une concurrence ordinaire. Elle ne diminue pas ses prix pour faire baisser le tarif de sa concurrente. Pas plus tard que la semaine dernière, la commission hydro-électrique a réduit de 20 p. 100 ses prix aux municipalités dans la province d'Ontario et cela lui est très facile.

Je ne saurais appuyer l'amendement du député de Parkdale. A mon avis, cela serait une confiscation. Le sentiment de la Chambre m'oblige à appuyer l'amendement proposé par le ministre, parce qu'il laisse encore intact ce qui reste de la compagnie. Si je fais erreur, on pourra dire plus tard que c'était ainsi que j'envisa-

geais la question. Il ne serait pas judicieux de notre part de souscrire à ce qu'on a dit au cours du débat, de préférence au jugement délibéré du plus haut tribunal de l'empire. Le texte de la loi, voilà ce qui importe et il mérite le plus soigneux examen. Il faudrait hésiter avant de créer ici aujourd'hui un précédent sur des données qui seraient insuffisantes pour en autoriser l'établissement.

Il a été question de M. Beck, de New-York. Nos collègues n'ont sans doute pas souvenance de tout ce qu'il a dit, mais voici celle de ses observations qui m'a le plus vivement impressionné: "Le public canadien doit être un emprunteur; le public des Etats-Unis un prêteur." Le public anglais ne sera peut-être pas un prêteur d'ici à nombre d'années, et il est possible qu'à l'avenir nous ayons besoin de prélever des fonds sur le crédit public. Pour se procurer des fonds, il faut que le crédit public soit haut coté, et le crédit public émerge de la source même du Parlement ici. Si ce Parlement adopte des lois qui nous créent à l'étranger une mauvaise réputation et que le crédit du pays en souffre, alors si l'amendement du député de Parkdale est adopté, nous regretterons peut-être longtemps que le Parlement ait pris pareille attitude, et cela probablement sans mûre délibération et dans la chaleur d'une nuit d'été.

M. NESBITT: A titre de membre du comité spécial chargé de l'étude de ce bill, je désire faire quelques observations. J'ai prêté l'oreille à tous les arguments formulés quatre fois pour et contre par les avocats les plus habiles et chaque fois le tout s'est résumé à la même chose. Relativement à l'autorisation accordée à cette compagnie en 1902, on nous a dit, cet après-midi et on nous l'avait souvent répété auparavant, que le comité des chemins de fer du jour a agi à l'aveuglette. Nous n'avons pas le droit de prétendre pareille chose, pas plus que nous ne saurions soutenir que le comité des chemins de fer d'aujourd'hui agit à l'aveugle. En réalité, on a fortement appuyé sur les objections soulevées par M. Osler et M. Clarke à cette époque, et cependant le comité a adopté le bill, en dépit des objections de ces messieurs. Cela nous autorise à croire que le comité des chemins de fer du jour agissait en pleine connaissance de cause. Ces objections furent formulées, et cependant le comité des chemins de fer adopta le bill. En outre, le maire de Toronto, à cette époque, M. Urquhart, écrivit au conseil municipal et aux contrôleurs de Toronto une lettre où il faisait observer qu'on avait accordé à la compagnie Mackenzie et Mann les pouvoirs que le Conseil privé décida qu'on leur avait accordés. Le conseil municipal de Toronto n'a pas formulé d'objections, qui soient venues à la connaissance du comité des chemins de fer.

Quant aux obligations ou question, on a dit que la compagnie de transmissions, qui fut la première compagnie formée, a fait une émission de $1,500,000 valant d'obligations. Elles ne furent jamais mises en vente, mais la compagnie de développement en fit l'acquisition. Plus tard, la compagnie de développement construisit la ligne de transmission jusqu'à Toronto. Le comité n'a jamais appris qu'aucune municipalité s'y soit opposée. Les lignes furent construites sans aucune difficulté jusqu'à ce qu'elles pénétrassent à Toronto-Nord. Dans l'intervalle, la compagnie de développement avait vendu pour 7 millions de piastres d'obligations.. Quelqu'un a demandé devant le comité spécial si l'on avait reçu la pleine valeur des obligations, mais les avocats de la cité de Toronto n'ont pas fait valoir devant le comité, à titre d'objection, que l'argent n'avait pas reçu un emploi légitime. On dépensa 34 millions à 35 millions en 27 millions en obligations furent émis.

Quand les embarras surgirent, appel fut interjeté au chancelier Boyd, un des juges les plus éminents de la province d'Ontario. Il rendit une décision favorable à la compagnie. Les premières obligations avaient été vendues antérieurement à cette décision. A la suite de cette décision, il se fit une nouvelle vente d'obligations, mais elles furent réservées jusqu'à ce que le Conseil privé d'Angleterre eût rendu son jugement sur la cause portée en appel, puis, lorsque le tribunal en dernière instance dans l'empire eut rendu son jugement, ces obligations, dont on avait fait l'émission pour une valeur de 9,000 piastres, furent vendues. On ne saurait prétendre que les avocats chargés de faire enquête sur le titre qui devait servir de garantie pour ces obligations n'ont pas considéré le privilège à titre de garantie principale; car, tous ceux qui cherchent à vendre des obligations en matière de service d'utilité publique le savent parfaitement, on ne saurait les vendre, s'il n'existe pas de privilège légitime. Les deux privilèges qui, au dire de l'honorable député, constituaient la garantie de ces obligations, étaient tous deux limités et, à mon avis, les acheteurs de ces obligations ne les auraient pas achetées, s'ils n'eussent eu la certitude que le

titre de ces obligations était le privilège même.

Cela peut être discuté, mais j'ai entendu tous les arguments déjà quatre fois et l'on n'a jamais donné de raisons pour modifier mon opinion que c'était la source principale de crédit pour la vente de ces obligations.

L'honorable député de Parkdale a cet après-midi invoqué un argument tout à fait nouveau pour moi. Il a dit: que c'était une erreur du rédacteur des lois qui était cause que cette charte avait été obtenue. J'ai fait partie du comité des chemins de fer depuis que je suis membre du Parlement et je sais que le comité examine toujours le bill avec le plus grand soin, préalablement à son adoption, pour constater si le rédacteur des lois l'a rédigé convenablement.

C'est toujours ce qui s'est passé dans les comités des chemins de fer dont j'ai fait partie et je crois que le comité des chemins de fer savait à cette époque ce qu'il faisait aussi bien que le comité des chemins de fer d'aujourd'hui. On dit, avec raison, que nous n'accorderions pas aujourd'hui une charte de cette nature, mais vous ne devez pas penser à ce qui se fait aujourd'hui. Vous devez retourner à dix-sept ans en arrière, quand la distribution ou la transmission de la force était dans son enfance.

Avant cette époque, on avait établi à Niagara-Falls une compagnie de force, mais comme l'a dit mon honorable ami de Perth-Nord, la prise du courant la plus éloignée qui existait alors, ne dépassait pas Buffalo et se faisait par l'International Power Company, qui depuis a changé de nom. Qu'elles qu'aient été les fautes commises dans l'octroi de cette charte, il est certain que le conseil de ville s'estima alors heureux d'avoir cette compagnie pour transmettre de la force à Toronto. On a prétendu que la compagnie avait installé ses poteaux dans les rues de Toronto malgré l'ordre du Conseil privé qui prescrivait leur enlèvement. On a donné l'ordre d'enlever ces poteaux et pourquoi la ville de Toronto n'a-t-elle pas obéi à cet ordre du Conseil privé? Parce que, comme l'a dit l'honorable député de Perth-Nord, il y a 27,000 personnes qui font usage de cette force dans la ville de Toronto et je ne pense pas qu'elles soient en faveur de faire disparaître ces poteaux. Cela doit être la raison qui explique pourquoi la ville n'a pas ordonné avant aujourd'hui leur enlèvement. Elle a interdit à cette compagnie d'éclairer les rues de Toronto, mais des citoyens particuliers de la ville conservent encore leur clientèle à la compagnie. Je n'insisterai pas davantage sur ce sujet, mais ce qui me frappe le plus, c'est ceci: cette compagnie a obtenu son autorisation et a procédé à la vente d'obligations et l'expérience que j'ai acquise me dit que si un simple citoyen brise une entente—du moins si un homme rompt son contrat avec moi—personne ne lui accorde plus de confiance. Un homme peut rompre un engagement avec moi une fois, mais jamais une seconde fois parce que je n'aurai plus confiance en lui et je crois que c'est ce qui arrive avec les hommes d'affaires dans toute l'étendue du pays.

Rien n'a plus contribué à développer le commerce de l'empire britannique que le fait que les gens avec lesquels ses commerçants traitaient pouvaient compter que les marchandises qu'ils recevraient seraient conformes à leur description? Si un homme me dit un mensonge à propos d'une chose particulière, il peut me tromper une fois, mais c'est ma faute s'il me trompe deux fois. Quelqu'un, je crois que c'est l'honorable député de Parkdale, a parlé cet après-midi de notre honnêteté, et pendant qu'il parlait je me faisais cette réflexion: Est-ce bien l'intention du Parlement du Canada, des représentants de notre peuple, de violer un contrat solennel et de nous discréditer aux yeux du monde financier? Il ne peut pas y avoir d'autre interprétation à donner, quel que soit le camouflage dont vous puissiez entourer le côté légal de l'affaire. Nous avons agité énormément de questions légales et depuis quatre ans, j'ai à mainte reprise entendu discuter ces questions. Mais pour moi personnellement, j'envisage la question à un point de vue différent. Si nous adoptons l'amendement proposé par l'honorable député de Parkdale, nous confisquons en réalité les intérêts de cette compagnie. Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet. Les obligations peuvent être bonnes ou mauvaises, mais nous n'avons pas le droit de confisquer aucun intérêt régulier qui ait été obtenu avec l'autorisation légale du Parlement du pays. Quand même tous les avocats des Etats-Unis et du Canada me parleraient des aspects légaux de la question, je ne pourrais pas la considérer autrement qu'en disant que nous n'avons pas le droit de rompre un contrat une fois qu'il a été signé et que nous devrions nous y conformer, même s'il devait nous en coûter quelque chose. Je consens volontiers autant que quiconque à protéger les municipalités, et j'estime que l'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer protège complètement les municipalités dans lesquelles cette compagnie n'a pas entrepris d'affaires et qu'il protège aussi entièrement la municipalité de Toronto pour l'avenir. On a dit que cette

compagnie avait des pouvoirs dans toute l'étendue du Canada et que d'Halifax à Vancouver elle pourrait pénétrer dans toutes les municipalités et occuper les rues. Mais pourtant nous devons admettre que la compagnie a un peu de sens commun. Pourquoi tenterait-elle de pénétrer dans une municipalité si elle n'y trouve son avantage?

Si une ville n'était pas en mesure d'obtenir l'énergie de la compagnie à meilleure marché que d'une autre, il n'y a pas de crainte à avoir, la compagnie ne s'implanterait pas là. Je ne sache pas qu'il existe au pays une seule municipalité qui ne serait pas prête à recevoir à bras ouverts une compagnie en mesure de lui fournir l'énergie électrique à meilleur compte que les autres compagnie existantes. Il en est des municipalités comme des particuliers; elles cherchent à payer le moins cher possible. Le fait n'en est pas moins établi, en dépit du jargon légal dont on s'est servi. Les directeurs de la compagnie ont obtenu un privilège et ils ont vendu des obligations. Quelqu'un a prétendu, cet après-midi, qu'il n'est pas prouvé qu'aucunes de ces actions aient été vendues en dehors du Canada. Or, en supposant que ce soit le cas, est-ce là une raison pour que nous confisquions les capitaux de la nation? De fait, on l'a affirmé à maintes reprises devant le comité spécial, ces obligations ont été vendues en Grande-Bretagne, en France et aux Etats-Unis. La grande majorité des actions a été vendue à l'étranger, mais quand bien même il n'en serait pas ainsi, le Parlement serait-il autorisé à confisquer la valeur de ces capitaux? Décidément non. Si ces actions ont été vendues au pays, nous avons doublement raison de sauvegarder les intérêts des citoyens canadiens qui les détiennent. Je suis parfaitement consentant de voir insérer dans le bill l'article que propose le ministre afin de protéger les municipalités où la compagnie n'exploite pas encore ses lignes à l'heure qu'il est, ou encore d'accepter l'amendement que propose mon honorable ami de Simcoe-Sud.

Gardons-nous bien, toutefois, de confisquer les droits de qui que ce soit et de permettre que l'on puisse publier dans le monde entier que les gens ne peuvent placer leurs capitaux au Canada sans courir le risque de les voir confisquer.

(L'amendement est adopté par 56 voix contre 52.)

M. REID (Mackenzie): J'ai pairé avec l'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McMASTER: Je n'ai pas voté, monsieur le président, parce que j'ai pairé.

M. MOWAT: Je ne désire pas que l'on procède trop à la hâte; l'amendement suivant, toutefois, a trait à la dernière partie du paragraphe 5. Le Sénat a compris que cette compagnie doit acquérir la Toronto Electric Light Company. Or, telle n'est pas la situation à mon avis. J'ai donc l'intention de proposer un amendement aux fins de modifier la dernière partie du paragraphe et cette disposition sera le paragraphe 6. Je propose donc que:

Le paragraphe 5 de l'article 374 soit modifié en biffant tous les mots après les onze dernières lignes inclusivement à partir des mots "pourvu que" et jusqu'à la fin de l'article pour les remplacer par les mots suivants qui constitueront le nouveau paragraphe 6:

(6) Si une compagnie déjà constituée en corporation par une loi spéciale ou autrement autorisée par le Parlement fédéral a acquis ou doit acquérir tout ou partie des biens d'une compagnie, ou le droit à la possession ou à l'usage de tout ou partie des biens d'une compagnie ou d'une personne exploitant un système de distribution de l'éclairage, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans une cité ou ville, dans un village ou un township, en pareil cas, la compagnie faisant l'acquisition de ces biens doit remplir envers la municipalité, relativement auxdits biens, toutes les obligations par traité ou autrement contractées par la compagnie de laquelle lesdits biens ont été ou doivent être acquis.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. REID: Voilà qui complète, à mon sens, tous les articles du projet de loi. Je prierai la Chambre, toutefois, de revenir sur les articles 25 et 27 pour y apporter certaines modifications que j'ai l'intention de proposer. Ces deux articles ont trait aux employés de la commission des chemins de fer, qui ne sont pas sous le régime de la loi du Service civil à l'heure qu'il est. Je proposerai de les placer sous la juridiction de la loi du Service civil. Je propose donc qu'on remette en délibération l'article 25.

(Cette motion est adoptée.)

L'hon. M. REID: Je propose:

Que l'article 25 soit supprimé et remplacé par le suivant: Les autres fonctionnaires, commis et employés nécessaires à la bonne administration des affaires de la commission peuvent être nommés conformément aux dispositions de la loi du service civil de 1918 et de toutes autres lois la modifiant.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. REID propose une nouvelle délibération sur l'article 27.

Cette motion est adoptée.

L'hon. M. REID: Je propose que l'article 27 soit biffé et remplacé par le suivant :

27. Les fonctionnaires, commis et employés attachés à la commission peuvent être rémunérés sur les crédits que le Parlement votera à cette fin.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre dit: "les autres fonctionnaires". Cette restriction s'applique évidemment à quelqu'un. Quels sont les fonctionnaires qui feront exception à la loi ?

L'hon. M. REID: L'article 25 excluait tous les fonctionnaires employés par la commission des chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING: L'amendement décrète: "les autres fonctionnaires", ce qui laisse entendre qu'il y en a quelques-uns qui seront nommés par la commission du service civil, tandis que d'autres ne le seront pas ?

L'hon. M. REID: Certains fonctionnaires sont dans le cas de M. Spencer. Il remplit les fonctions d'un agent spécial ou inspecteur.

Ils sont tous régis par la commission du service civil, de la même façon que les fonctionnaires spéciaux de tous les autres départements.

(L'amendement est adopté).

M. le PRESIDENT: Dois-je faire rapport sur le projet de loi?

M. McQUARRIE: Avant cela, monsieur le président, je voudrais dire un mot au sujet de l'article 325.

M. le PRESIDENT: Avant de discuter l'article 325, l'honorable député doit obtenir le consentement unanime du comité. Le comité est-il unanime à autoriser l'honorable député à revenir sur l'article 325 du projet de loi?

M. McQUARRIE: Je peux faire mes remarques maintenant ou attendre la troisième lecture. Cela ne me prendra que quelques minutes pour l'explication que j'ai à donner, mais si le comité le désire, j'attendrai jusqu'à la troisième lecture. La modification apportée à l'article 325 a pour effet d'annuler pour ainsi dire tous les contrats passés entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer qui fixaient les taux dans ces municipalités. Elles a aussi pour effet d'annuler l'appel qui est actuellement pendant devant la cour suprême. Voilà ce que je voudrais expliquer au comité, mais si l'on préfère attendre jusqu'à la troisième lecture, je me rendrai volontiers au désir du comité. Il est si tard que je ne voudrais pas retarder trop le comité, mais si l'on veut me permettre de dire ce que j'ai à dire, je vais le faire.

L'hon. M. REID: Je n'ai aucune objection, mais je ne tiens pas à demander au comité de rester.

M. McQUARRIE: Je suis dans le même cas.

L'hon. M. REID: L'honorable député veut-il que l'on reprenne la discussion de l'article?

M. McQUARRIE: Oui.

L'hon. M. REID: Je ne désire pas que l'article soit remis en la discussion; je préfère que l'on attende à la troisième lecture.

M. McQUARRIE: J'attendrai alors la troisième lecture.

(Rapport est fait sur l'état du projet de loi.)

La séance est levée à une heure, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi 5 juin 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTION.

LE CAPITAINE ALBAN LAFERRIERE.

M. d'ANJOU demande:

1. Le capitaine Alban Laferrière a-t-il fait partie de l'armée canadienne outre-mer? Dans l'affirmative: (a) quand s'est-il enrôlé et dans quel bataillon a-t-il fait du service; (b) combien de temps a-t-il été en service au Canada, en Angleterre et en France; (c) quand est-il revenu, et pour quelles raisons?

2. Le capitaine Alban Laferrière fait-il actuellement partie de la milice canadienne? Dans l'affirmative (a) à quel bataillon de milice appartient-il et quel est son grade; (b) sur recommandation de qui a-t-il obtenu son poste?

3. Qui commande le 70e bataillon de milice canadienne?

4. Quand le colonel Allard a-t-il cessé d'être commandant de ce bataillon, et pourquoi?

5. Le capitaine Alban Laferrière a-t-il résigné sa commission dans l'armée canadienne d'outre-mer, et, dans l'affirmative, pourquoi et quand?

6. Le capitaine Alban Laferrière a-t-il été traduit en cour martiale alors qu'il était au service de l'armée canadienne d'outre-mer; dans l'affirmative, quand et quelle a été la décision de la cour martiale?

7. Le Gouvernement sait-il que le capitaine Alban Laferrière tient une cantine à l'usage

des soldats rapatriés dans la ville de Hull? Dans l'affirmative, cette cantine est-elle autorisée par le ministère de la Milice, et le Gouvernement a-t-il l'intention d'en ordonner la fermeture?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Oui. (a) le 8 janvier 1916; dans le 57e bataillon. Il a servi dans le 57e, le 69e et le 10e bataillon de réserve; (b) en Canada, 8 mois; en Angleterre, 11 mois; en France, 2 semaines (à fin d'instruction). (c) le 12 mai 1917. Impropre au service.

2. Oui. (a) le 70e régiment; lieutenant. (b) le lieutenant colonel W. L. Allard.

3. Le lieutenant colonel W. L. Allard.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Non.

6. Non.

7. Non; mais une enquête a été ouverte.

MOTION CONVERTIE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. MURPHY:

1. Relativement à la page 381 du rapport du ministre des Forces canadiennes outre-mer, 1918, et au chapitre intitulé: "Service de Santé militaire canadien", le lieutenant-colonel Jenkins a-t-il été nommé par sir Edward Kemp et le sous-conseil de la Milice, ou par l'un ou l'autre, en vertu du décret n° 31 du conseil, pour faire enquête et rapport sur les transactions financières ou autres du service de santé militaire canadien en Europe?

2. Ledit lieutenant-colonel a-t-il fait rapport? Dans l'affirmative, ses rapports ont-ils été envoyés aux bureaux de sir Edward Kemp?

3. Ledit Jenkins a-t-il fait: (a) un rapport complet et définitif à sir Edward Kemp; (b) ce dit rapport complet et définitif a-t-il été reçu par le ministre en novembre 1918 ou vers ce temps?

4. Dans l'affirmative, sir Edward Kemp a-t-il, sur reçu de ce rapport définitif, eu avec ledit lieutenant-colonel un entretien, au cours duquel copie du rapport susdit a été produite et retenue par sir Edward Kemp, après discussion?

5. Ce rapport accusait-il l'incompétence, la négligence et le gaspillage de fortes sommes d'argent dans le service de santé militaire canadien d'outre-mer?

6. Ledit décret n° 31 et le rapport définitif du lieutenant-colonel Jenkins seront-ils déposés sur le bureau de la Chambre, et, dans l'affirmative, quand?

7. Y a-t-il objection à la production de ce décret et de ce rapport? Dans l'affirmative, quelle est-elle?

EXPOSE DU BUDGET PAR LE MINISTRE DES FINANCES.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité des voies et moyens.

M. l'ORATEUR: En vertu des dispositions de la règle 17c, lorsque cet objet vient en délibération le jeudi, l'Orateur quitte le fauteuil sans consulter la Chambre; mais à la suite d'une entente et pour la convenance des honorables députés, on a décidé que la motion ordinaire serait formellement proposée. Je fais cette observation afin que la procédure adoptée aujourd'hui ne puisse pas être invoquée comme un précédent.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose:

Que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

—Je profiterai de l'occasion qui m'est fournie par cette motion pour faire l'exposé annuel du budget.

C'est la coutume établie qu'en présentant son exposé budgétaire, le ministre des Finances traite des questions importantes concernant la situation financière du Dominion, la situation de notre commerce intérieur et extérieur, l'état de nos recettes et de nos dépenses pour l'exercice terminé, prévoit autant qu'il est en son pouvoir ce qu'elles seront pour l'exercice courant et énonce les mesures fiscales que le Gouvernement juge nécessaires de faire adopter en tenant compte de la situation générale du pays.

Voilà les grandes lignes des observations que je ferai aujourd'hui; cependant, en considération des circonstances particulières dans lesquelles le Canada se trouve, à l'heure qu'il est, de concert avec les autres pays du monde, la Chambre me pardonnera, je l'espère, si je m'étends un peu plus longuement sur les divers sujets que j'ai énumérés et si j'entre un peu plus dans les détails que je n'ai eu l'habitude de le faire, au cours des autres exposés budgétaires que j'ai eu l'honneur de prononcer en cette enceinte.

La guerre est terminée. Toutes les nations de l'univers sont occupées, à l'heure actuelle, à faire le bilan des frais qu'elle a occasionnés et à examiner la situation financière et économique dans laquelle elles se trouvent, après la terrible tempête qui a dévasté le monde entier; les différents pays cherchent à découvrir des voies et moyens afin de relever les ruines que le terrible ouragan a accumulées sur son passage. Le premier désir de la députation et de la population du Canada, à mon avis, c'est de se rendre compte, à l'occasion de l'exposé budgétaire, des frais que la guerre a occasionnés au pays, d'être mis au fait de notre situation financière, de connaître quel sera le chiffre de notre dette nationale lorsque nous aurons complété la démobilisation de nos troupes et que nos dépenses de guerre auront pris fin ainsi que l'augmentation des dépenses annuelles que nous serons obligés

de rencontrer en conséquence de la grande guerre.

Je commencerai donc par faire la revue de ces divers sujets. L'exercice financier du Dominion se termine au 31 mars. En vertu du système en vigueur, il est nécessaire d'attendre quelque temps aux fins de terminer la vérification des chiffres dans les différents services publics et de faire entrer en ligne de compte tous les item imputables à l'exercice expiré. Nous sommes, toutefois, en mesure de prévoir d'une façon assez exacte la situation que révélera notre bilan national quand il sera complet.

Quant à ce que la guerre coûte au Dominion, les livres du ministère des Finances montrent que, le 31 mars dernier, les principales dépenses de guerre s'élevaient à un total de $1,327,273,848. Les dépenses pour chacune des diverses années pendant lesquelles la guerre s'est continuée, sont comme suit:

$ 60,750,476 pour 1914-1915
$166,197,755 pour 1915-1916
$306,488,814 pour 1916-1917
$343,836,801 pour 1917-1918
$450,000,000 pour 1918-1919

Dans cette même période fiscale, c'est-à-dire du 1er avril 1914 au 31 mars 1919, le total des dépenses ordinaires, c'est-à-dire les dépenses courantes du Canada pour ses différents services, ont formé en tout la somme de $832,757,589. La dépense au compte du capital et autres comptes, auxquels, par la pratique de tous nos gouvernements, il pourrait être pourvu par des emprunts et contre lesquels un actif d'une valeur équivalente a été créé au bénéfice permanent du peuple canadien, monte, pour les cinq années en question, à $180,277,873.

Laissant de côté la dépense de capitaux et appliquant l'excédent de nos revenus sur la somme qu'il faut pour satisfaire aux dépenses courantes, il apparaîtra que nous avons pourvu à l'acquittement des frais de la guerre par des taxes dont le total s'élève à $275,943,977. Si nous tenons compte de la somme employée pendant les cinq années à l'acquittement des intérêts de notre dette de guerre et sur les pensions, le total payé pour la guerre était, au 31 mars 1919, de $438,293,248.

Abordons maintenant le sujet sous un autre aspect. A part les frais de la guerre et la façon de pourvoir à ces frais, la question vitale qui se présente, aujourd'hui, est de savoir quel est le montant total de la dette publique du Canada et quelle figure elle fait, comparativement à ce qu'était la dette nette du pays, à la fin du dernier exercice qui a précédé la guerre.

[L'hon. sir Thomas White.]

Le 31 mars 1914, la dette nationale était de $335,996,850; elle était, le 31 mars 1919, de $1,584,000,000.

Il reste à examiner quelle va être l'augmentation de cette dette, pour le présent exercice, lequel prendra fin le 31 mars 1920.

En tant qu'il s'agit de la guerre proprement dite, elle s'est terminée par l'armistice du 11 novembre dernier; mais la dépense occasionnée pour l'entretien de notre corps expéditionnaire en Europe, pour son retour graduel d'abord, en Angleterre, et ensuite, au Canada, pour sa démobilisation ici, pour le paiement de gratifications de guerre devant permettre aux membres de ce corps de franchir la période de réabsorption dans la vie civile, s'est encore continué et se continuera la plus grande partie de l'année. L'année actuelle, en tant qu'il s'agit de la dépense, est vraiment une année de guerre. Il est impossible d'estimer de façon précise ce que sera pour la démobilisation la dépense de 1919-1920, mais nous pouvons être sûrs qu'elle ne sera guère de moins de 300 millions.

Il y a un autre article très important de notre dépense de guerre, dont il faut tenir compte, mais qu'il est impossible d'estimer actuellement avec précision; je veux parler de notre part des frais à faire pour des munitions sur le champ de bataille, à partir du 1er septembre 1917 jusqu'à la fin de la guerre.

A part que notre programme de reconstitution nous empêche de payer une part considérable de nos frais de démobilisation sur les fonds publics, nous pouvons calculer que, lorsque la démobilisation sera complète et que nulle autre dépense ne sera nécessaire pour ce que je veux appeler le principal de nos dépenses de guerre, la dette totale nette du Canada ne sera pas moins de 1 milliard 950 millions, autant dire 2 milliards. Cela fait contraste avec les $335,996,850 de la dette nette du Canada, à la fin de l'exercice de 1914. Comme on le voit, l'augmentation, pendant les cinq années de guerre, se trouve être, en chiffres ronds, de $1,614,000,000.

Voilà donc quelle est la situation financière du pays, en ce qui regarde la dette nationale. La somme est considérable, puisqu'elle est, en moyenne, de $220 par tête d'habitant du Canada, mais il faut ne pas oublier que le Canada a pris part à la guerre dès le premier jour et que, par comparaison avec les présentes dettes nationales des gouvernements européens qui ont, de même participé au conflit pendant toute

sa durée, y compris la Grande-Bretagne, notre situation, eu égard au chiffre de la population et aux ressources nationales, doit être considérée comme éminemment favorable.

Je ne cherche nullement, monsieur l'Orateur, à me dissimuler l'énormité d'une pareille dette, au début de l'ère nouvelle dans laquelle nous entrons. Elle va constituer un fardeau pour le peuple canadien pendant plusieurs générations. Dans la lutte que nous avons faite pour des principes auxquels nous tenions, nous ne pouvions compter et nous n'avons pas compté la dépense d'argent qui, à vrai dire, est la moindre part de nos sacrifices dans la guerre.

En songeant qu'à l'époque où l'humanité subissait la plus terrible crise dont l'histoire fasse mention, et où le sort de la liberté du monde tremblait dans la balance du destin, ce vaillant pays de huit millions d'âmes a joué son va-tout dans la lutte la plus acharnée qui se soit encore livrée pour la cause de la vérité et de la justice, nous nous encouragerons à faire de plus grands efforts qui permettront au Canada de supporter et de finir par éteindre les lourdes obligations que la guerre lui a imposées.

Quelle partie de cette dette et des obligations dérivant des pensions et des autres services dus à la guerre pourrons-nous compenser par voie d'indemnité à recevoir de l'Allemagne et de ses alliés en vertu du traité de paix? Je ne le saurais dire. Mais il serait imprudent de compter comme élément d'actif assuré ce que nous espérons toucher à ce titre. Mieux vaut que nous prenions notre dette et nos autres obligations résultant de la guerre pour ce qu'elles sont réellement et soyons prêts à en supporter le plein fardeau en ne comptant que sur nos propres forces et nos propres ressources.

En étudiant notre dette nationale et ses effets par rapport à notre situation financière et à notre crédit, il importe de considérer si ce que nous devons nous le devons à notre propre population ou à l'étranger. Nous le devons quand même, mais un Etat jouit toujours d'un meilleur crédit quand ses valeurs sont détenues par ses propres sujets plutôt que par ceux d'une autre nation. Au point de vue national, la dette publique est loin de constituer, en pareil cas, une obligation aussi sérieuse que si elle était due à l'étranger, l'intérêt à solder représente une somme versée dans les limites du pays et qui continue de faire partie des ressources nationales, c'est une richesse qui passe des mains de l'Etat à celles de ses sujets, sans diminuer l'actif national. Mais si c'est l'étranger qui est créancier, chaque versement effectué en paiement de l'intérêt ou du principal réduit les ressources de la nation débitrice et augmente celles de la nation créancière. Pour cette raison, et étant donné surtout qu'avant la guerre le Canada empruntait de l'Angleterre ou des Etats-Unis et non pas de ses propres sujets l'argent dont il avait besoin pour l'exécution de ses ouvrages fédéraux, provinciaux ou municipaux, ou pour les fins de son commerce, la situation, en ce qui regarde notre dette nationale, peut être jugée satisfaisante.

En chiffres ronds, les valeurs que l'Etat a émises représentent un total réparti entre les créanciers que voici: l'Angleterre, $362,700,000; les Etats-Unis, $150,873,000; le Canada $1,510,000,000.

Quelques VOIX: Très bien!

L'hon. sir THOMAS WHITE: Un autre point satisfaisant de notre situation financière, ce sont les dates d'échéance de nos obligations. Abstraction faite de notre dette envers l'Angleterre, qui est à long terme et comporte des obligations que nous pourrons facilement renouveler, les principales échéances auxquelles nous aurons à faire face, au Canada, sont celles-ci:

Certificats d'épargne de guerre, en 1920-1921		$ 11,604,338
Obligations à 5%, le 1er octobre 1919		896,500
Obligations à 5½%, le 1er juin 1919	$2,133,300	
Le 1er juin 1920	391,700	
Le 1er juin 1921	376,700	
		2,901,700
Le 1er emprunt de guerre, en 1925		43,933,900
Le 2ième emprunt de guerre, en 1931		54,689,900
Le 3ième emprunt de guerre, en 1937		92,652,800
Le 4ième emprunt de guerre, en 1922	$206,256,250	
Le 4ième emprunt de guerre, en 1927	65,724,550	
Le 4ième emprunt de guerre, en 1937	246,413,000	
		518,393,800
Le 5ième emprunt de guerre, en 1923	$218,346,000	
Le 5ième emprunt de guerre, en 1933	477,400,000	
		695,746,000
Emprunt sur bons à 3½%, 1925-1928	$12,404,678	
Emprunt sur bons à 4½%, en 1925-1945	95,207,351	
		107,612,029

Cet état fait voir combien il était nécessaire d'émettre des valeurs à long terme, même à des taux d'intérêt de guerre. S'il fallait acquitter à échéance, en cinq ou dix ans après la guerre, la dette énorme que représentent nos emprunts de guerre, ce problème aurait lieu d'inquiéter au plus haut degré n'importe quel ministre des Finances. Mais les diverses échéances devant se présenter à différentes dates d'une si longue série d'années, nous aurons amplement le temps de prendre les moyens nécessaires pour racheter ces emprunts au fur et à mesure que l'échéance s'en présentera.

Voici quelles seront nos échéances aux Etats-Unis:

Le 1er août 1919	$75,000,000
Le 1er avril 1921	25,000,000
Le 1er avril 1926	25,000,000
Le 1er avril 1931	25,000,000
Le 1er août 1935	873,000

Au 31 mars dernier, d'autres bons du Trésor, à brève échéance, étaient remboursables au Canada aux dates suivantes:

Le 1er octobre 1919	$24,605,000
Le 15 octobre 1919	49,215,000

Voici quelles étaient nos ressources financières, ce jour-là:

Dans les banque canadiennes	$135,000,000
A la banque de Montréal, à Londres	10,000,000
A la banque de Montréal, à New-York	4,414,047
A percevoir sur le dernier emprunt de la victoire	55,000,000
Total	$204,414,047

Cela étant, pour faire face à notre dépense pendant une année de guerre, pour des fins militaires et de démobilisation, il nous faudra placer, au moins, un autre emprunt au pays. Nous nous occuperons à temps des opérations financières qu'exigeront nos échéances à l'étranger.

Vu que la totalité de nos emprunts de guerre dépasse le chiffre net de notre dépense militaire, il y a lieu de faire observer que nous avons pu, au cours des hostilités, faire des avances à la Grande-Bretagne pour ses achats au Canada, avances qui l'emportent sur celles que nous avons obtenues du gouvernement impérial pour solder notre dépense de guerre en Angleterre et sur le continent. Il s'ensuit que, toutes déductions faites, le gouvernement impérial nous doit un reliquat d'environ deux cent trente millions de dollars. Il faudra défalquer la somme encore inconnue que nous aurons à payer relativement au renchérissement des munitions sur le théâtre de la guerre depuis le 1er septembre 1917. Une enquête a lieu en ce moment afin de fixer le chiffre de cette dépense.

Les renseignements suivants sur les émissions des billets fédéraux jusqu'à la fin de la guerre offriront de l'intérêt pour la Chambre:

Totalité des billets fédéraux en circulation le 31 mars 1919. $298,058,697.67 dont $153,630,697.67 sont garantis jusqu'à concurrence de $116,014,654.37 par une réserve d'or, et $144,428,000 par des titres.

Ainsi, notre or représente 38.92 p. 100 de l'émission totale de $298,058,697.67 et 75.52 p. 100 des $153,630,697.67 qui ne sont garantis que par de l'or.

Une comparaison avec les émissions de billets de la Grande-Bretagne, et des autres Alliés, y compris les Etats-Unis, qui ont pris part à la guerre pendant moins de deux ans, est de nature à plaire au Canada, eu égard à l'état de notre papier-monnaie après la guerre.

Notre dessein sera de conformer peu à peu la circulation de notre papier-monnaie aux exigences de la loi qui nous oblige à garder une réserve d'or de 25 p. 100 jusqu'à concurrence de $50,000,000 de billets en circulation, et une réserve de 100 p. 100 de toute émission supplémentaire. Nous pourrons obtenir ce résultat en achetant de l'or, d'un côté, et en retirant de temps à autre des billets en circulation avec le produit des emprunts ou avec notre revenu. L'excédent de papier-monnaie en circulation dans le monde prendra du temps à disparaître.

Les chiffres que j'ai mentionnés indiquent l'accroissement de la dette publique causé par la guerre. Bien entendu, l'intérêt de cette dette doit être servi annuellement, et j'ai calculé avec soin le fardeau annuel que constituera le paiement de cet intérêt.

En supposant que la dette publique totale s'élève à $1,950,000,000 au 31 mars 1920, l'intérêt annuel sera approximativement de $115,000,000, tandis qu'il était de $12,893,504 pour l'exercice qui a pris fin le 31 mars 1914.

Cependant l'accroissement du fardeau causé par la guerre est plus considérable encore. Il faut ajouter les pensions à nos soldats et à leurs familles. Pendant le dernier exercice, nous avons déboursé de ce chef $17,400,000. Cette dépense pourra atteindre $30,000,000 pendant l'exercice courant. Nous devons nous attendre à une dépense annuelle de trente-cinq à quarante millions de dollars pour les pensions pendant une génération ou plus. De plus, il faudra maintenir des hôpitaux, des maisons de convalescence et d'autres services établis pour venir en aide à nos soldats et

pour assurer leur bien-être. Aucune autre dépense publique, j'en suis sûr, ne sera plus allègrement supportée par la population canadienne qui prisera toujours les sacrifices consentis en sa faveur par ceux qui ont combattu pour la patrie dans la grande guerre.

Ayant calculé le poids du fardeau financier que la guerre nous a imposé, il convient que nous nous arrêtions à examiner comment nous supporterons ce fardeau. Quelles sont les ressources sur lesquelles le Canada peut compter pour faire face à cette dette publique colossale, au paiement annuel des pensions et aux autres services que j'ai mentionnés? Nous sommes, aujourd'hui, une nation prospère d'une grande puissance productrice, à tout prendre. Je ne voudrais pas dire que, même sans des efforts extraordinaires, nous ne serions pas en mesure de supporter simplement le fardeau financier supplémentaire que la guerre nous a imposé.

Qu'il soit bien lourd, il n'y a pas à s'en cacher; aussi la tâche nous incombe-t-elle de rechercher et de prendre les moyens de contrebalancer ce que notre situation aura de désavantageux à cet égard et d'assurer le règne ininterrompu de la prospérité au sein de nos populations, malgré la puissance de l'entrave nationale qui gênera leur activité. Certes, nous ne devons pas, à ce propos, perdre de vue l'extinction, à être répartie sur un grand nombre d'années, de la dette au moyen d'un fonds d'amortissement, lequel devra être créé par une loi qui, à l'expiration du présent exercice, sera mise en vigueur dans le plus bref délai. Pour le moment, je n'insisterai pas davantage sur ce sujet.

Quels moyens actuels et virtuels avons-nous de faire face à l'intérêt, aux pensions et autres frais de guerre, et d'éteindre graduellement la dette résultant de notre participation à la guerre? Notre pays possède des richesses naturelles pour ainsi dire sans bornes, de vastes étendues de terre arable, des forêts superbes, des régions où le minerai abonde et des pêcheries qui sont les plus précieuses du monde entier. Douée d'intelligence, d'énergie et d'esprit d'entreprise, notre population se distingue par la constance de son caractère et l'ardeur de ses aspirations vers le succès national et individuel. A la mise en valeur de nos richesses naturelles il faut consacrer esprit d'entreprise, capitaux et main-d'œuvre; pour l'écoulement de nos produits il est besoin de débouchés tant au pays même qu'à l'étranger.

Arrêtons-nous un instant à l'examen de quelques-unes des choses absolument indispensables à la réalisation du développement que j'ai indiqué. Nous ne pourrions faire face aux obligations nées de la guerre et les acquitter qu'autant que nous saurons donner une plus grande activité à l'exploitation de nos richesses naturelles et de nos industries, et pratiquer individuellement l'économie de façon à accroître sensiblement chaque année la richesse domestique et le chiffre des économies, et à faire pencher un peu plus du bon côté la balance de notre commerce avec l'étranger. Autrement dit, notre devise pour l'avenir doit être ce qu'elle fut pendant la durée de la guerre: " Produire et économiser. "

Pour indiquer à quel point la nation canadienne est apte à pratiquer l'économie, je ne puis mieux faire que de mettre sous les yeux le tableau suivant des sommes, remboursables soit à demande, soit après avis, qui ont été déposées dans nos banques autorisées depuis 1913 jusqu'à 1919 inclusivement:

Mars, 31	Dépôts remboursables à demande.	Remboursables après avis.	Total.
1913	$357,756,659	$ 630,434,708	$ 988,191,367
1914	350,884,153	665,994,852	1,016,879,005
1915	406,735,171	714,219,286	1,120,954,457
1916	459,277,454	836,593,269	1,295,870,723
1917	538,869,362	1,008,657,874	1,547,527,236
1918	666,366,359	939,329,271	1,605,695,630
1919	566,797,268	1,037,851,766	1,604,649,034

Le chiffre des dépôts confiés aux banques s'est donc presque doublé dans les six années de 1913 à 1919. Mais il ne faut pas oublier de faire entrer ici en ligne de compte les souscriptions aux emprunts de guerre que nous avons lancés au Canada, souscriptions dont les gens ont payé le montant sur ce qu'ils avaient déposé dans les banques autorisées et autres institutions financières.

Pour accroître considérablement notre production, il nous faut une plus nombreuse population et surtout un accroissement des éléments qui participent à l'exploitation de nos industries essentielles. Notre politique en matière d'immigration est donc de suprême importance. Le devoir nous incombe de donner des occupants à celles de nos terres arables que le manque de bras laisse encore improductives. Par le passé, le choix des immigrants s'est fait avec trop peu de soin. Nous nous occupons de modifier nos lois de façon à ce que la destinée de la nation soit à jamais confiée à des hommes sur le loyalisme et le patriotisme desquels on puisse compter, à des Canadiens que l'on trouvera toujours prêts à voler à la défense de leur patrie, de quelque côté que puisse venir l'agresseur. Il m'est

agréable de rappeler que pour s'être assez sensiblement affaibli, le courant de l'immigration, qui doit naturellement contribuer à l'accroissement de la production, ne s'en est pas moins maintenu pendant la durée de la guerre. Les données à cet égard sont les suivantes:

Immigration en	1914-1915..	144,789
"	" 1915-1916..	48,537
"	" 1916-1917..	75,374
"	" 1917-1918..	79,074
"	" 1918-1919..	57,702

Depuis le 31 mars dernier, il est entré 12,000 immigrants au Canada.

Notre pays produisant en abondance les denrées alimentaires, l'industrie agricole ne doit jamais cesser d'y prospérer. La guerre a ravi à l'Europe plusieurs millions de ses travailleurs ruraux, elle a ravagé de vastes régions agricoles, fait périr chevaux, bestiaux et autres animaux domestiques, et détruit les instruments aratoires. Bien des années se passeront avant que l'Europe puisse reconquérir ce que la guerre lui a fait perdre dans le domaine agricole. D'ici là, il faudra nourrir des millions d'affamés; aussi semble-t-il certain que les cultivateurs canadiens ne manqueront pas de débouchés avantageux pour l'écoulement de tous leurs produits.

Ce que nous pouvons exporter chaque année de notre excédent de grain et de produits alimentaires doit assurément nous valoir qu'à l'avenir la balance du commerce nous soit éminemment favorable. Pendant la période de reconstruction en Europe, nos matières premières et les produits qui en découlent devront aussi être fort recherchés. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour augmenter l'exportation des produits industriels de même que de ceux des champs, des forêts et des mines. Plus le produit est parfait, plus grand est le profit qu'en tire le pays.

Notre politique devrait tendre autant que possible à terminer toutes les opérations manufacturières dans nos boutiques et usines du Canada afin de retirer un plus grand bénéfice des produits ainsi terminés que des matières premières ou des articles en partie manufacturés.

Il ne fait pas doute que pour réussir, nous devrons soutenir une forte concurrence internationale et mettre à profit toute l'aide que pourra légitimement nous donner le Gouvernement par les renseignements sur les marchés étrangers, l'accès à ces marchés, les moyens de transport et les secours en argent.

L'un des résultats de la guerre a été de développer chez nous, à un très haut point, la production industrielle qui a si remarquablement servi durant les hostilités pour la fabrication des munitions et autres articles. Dans toutes les classes de notre activité nationale, agricole, industrielle, commerciale et financière, la guerre a révélé, chez les Canadiens, une puissance d'exécution qu'on n'aurait pas soupçonné si la force des circonstances n'avait pas réveillé leur génie d'organisation et d'administration. Ces grandes capacités qui se sont manifestées surtout au pays, nous serviront merveilleusement pour résoudre les problèmes et alléger les fardeaux d'après guerre.

Pour donner un exemple des grands progrès faits par notre commerce étranger durant la guerre, je donnerai les renseignements statistiques suivants.

En 1913, il y avait contre nous une balance de commerce de $300,000,000. En 1914, notre commerce international était en tout de $1,073,000,000 dont $618,000,000 en importations et $455,000,000 en exportations. Le total était en 1918 de $2,550,000,000 dont $962,000,000 en importations et $1,586,000 en exportations. En 1919, les chiffres non encore vérifiés montrent un total de $2,169,000,000 dont $916,000,000 en importations et $1,253,000,000 en exportations. On voit donc qu'au lieu d'une balance de $300,000,000 contre nous en 1913 et de $160,000,000 en 1914, nous avons atteint une balance en notre faveur de plus de $600,000,000 en 1918 et de $340,000,000 en 1919. A l'expiration de la période de cinq ans de 1914 à 1919, notre commerce a doublé, tandis qu'en 1918, alors qu'il avait atteint le plus haut point, il représentait deux fois et demi celui de 1914.

Il ne faut pas oublier les prix élevés de notre grain, de nos denrées, de nos autres exportations et des marchandises que nous avons importées; il faut se rappeler que de nos exportations de 1918 et de 1919 les munitions, explosifs et matériel de guerre étaient évalués à $418,000,000 et $260,000,000 respectivement

La cessation de la fabrication de ces articles et la baisse du prix des produits en général apporteront nécessairement des modifications sérieuses dans notre commerce, à moins qu'il n'y ait augmentation de production. Pour renseigner la Chambre, j'insérerai au hansard le tableau statistique de notre commerce total, ainsi que notre commerce avec le Royaume-Uni, les Etats-Unis, et les exportations, par classes, des produits du Canada depuis six ans; aussi les importations du Royaume-Uni, des dominions d'outre-mer et des principales contrées avec lesquels nous avons commercé depuis deux ans, et les exportations dans ces pays.

COMMERCE DU CANADA.

—	Marchandises seulement		
	Importations pour consommation.	Exportations (domestiques et étrangères.)	Commerce total.
Exercice finissant le 31 mars—	$	$	$
1913	670,089,066	377,068,355	1,047,157,421
1914	618,457,144	455,437,224	1,073,894,368
1918	963,542,746	1,586,169,792	2,548,713,588
1919 (non revisé)	916,443,332	1,253,080,170	2,169,523,502

COMMERCE AVEC LE ROYAUME-UNI.

—	Importations pour consommation.	Exportations (produits canadiens).	Total.
Exercice finissant le 31 mars—	$	$	$
1913	138,741,736	170,161,903	308,903,639
1914	132,070,362	215,253,969	347,324,331
1918	81,302,403	845,480,069	926,782,472
1919 (non revisé)	73,029,215	531,920,977	604,950,192

COMMERCE AVEC LES ETATS-UNIS.

—	Importations pour consommation.	Exportations (produits canadiens).	Total.
Exercice finissant le 31 mars—	$	$	$
1913	435,770,081	139,725,953	575,496,034
1914	395,565,328	163,372,825	558,938,153
1918	791,906,125	417,812,807	1,209,718,932
1919 (non revisé)	746,940,654	454,923,170	1,201,863,824

Pays	Import. pour consommation (marchandises seulement).		Exportations (domestiques).	
	Exercice finissant le 31 mars 1918.	Exercice finissant le 31 mars 1919.	Exercice finissant le 31 mars 1918.	Exercice finissant le 31 mars 1919.
	$	$	$ M	$
Royaume-Uni	81,302,403	73,029,215	845,480,069	531,920,977
Australie	2,356,655	4,963,416	8,653,635	14,019,629
Sud-Afrique anglais	553,362	1,300,259	5,065,658	11,992,299
Indes anglaises	9,355,593	8,395,290	2,995,630	2,905,426
Guinée anglaise	6,716,647	6,747,072	1,978,323	2,646,169
Antilles anglaises	10,550,550	8,082,790	6,838,563	9,829,072
Terre-Neuve	2,947,527	3,098,834	10,191,564	11,327,074
Nouvelle-Zélande	3,735,559	7,855,436	4,080,823	6,227,509
Autres parties de l'empire	10,515,185	10,188,104	3,494,911	5,461,789
Total de l'empire britannique	128,033,481	123,660,416	888,788,376	596,329,789
Argentine	984,955	1,139,267	1,203,142	4,603,130
Belgique	12,973	6,270	4,909,453	950,318
Cuba	1,085,547	2,628,031	4,015,940	5 035 975
France	5 274,053	3,641,244	201,053,676	92,103,142
Italie	771,487	555,112	3,336,059	13,181,514
Japon	12,255,319	13,618,122	4,861,244	11,845,439
Pays-Bas	1,054,176	495,409	2,462,574	198,985
Etats-Unis	791,906,125	746,940,654	417,812,807	454,923,170
Total, pays étrangers	834,488,366	792,783,016	651,239,412	611 284 017
Grands totaux	962,521,847	916,443,432	1,540,027,788	1,207,613,806

EXPORTATIONS DU CANADA PAR CATÉGORIES.

	Produits canadiens.	
	Mines.	Pêcheries.
Exercice finissant le 31 mars—	$	$
1913	57,442,546	16,337,721
1914	59,039,054	20,623,560
1918	73,760,502	32,602,151
1919 (non revisé)	77,439,963	37,137,072

	Forêts.	Animaux et produits dérivé.
Exercice finissant le 31 mars—	$	$
1913	43,255,060	44,784,593
1914	42,792,137	53,349,119
1918	51,899,704	172,743,081
1919 (non revisé)	70,024,644	197,805,478

Exercice finissant le 31 mars—	Produits agricoles.	Manufactures.
	$	$
1913	150,145,661	43,692,708
1914	198,220,029	57,443,452
1918	567,713,584	636,602,516
1919 (non revisé)	269,819,833	549,284,268

Valeur estimative des cartouches, explosifs, munitions et autre matériel de guerre exportés durant l'exercice finissant le 31 mars 1918	$ 418,000,000
Valeur estimative des cartouches, explosifs, munitions et autre matériel de guerre exportés durant l'exercice finissant le 31 mars 1919	260,000,000

La guerre a grandement modifié les conditions de notre commerce extérieur. Ce qui ressort surtout, c'est l'augmentation relevée dans le total dont j'ai parlé et l'amélioration radicale qui s'est opérée en notre faveur. On peut suivre la marche de notre commerce durant la guerre, en tenant compte du sommaire qui suit:

Royaume-Uni.

Les importations du Royaume-Uni ont diminué de 132 millions de dollars qu'elles représentaient pour l'exercice financier 1913-14 à 73 millions, pour l'exercice 1918-1919 et nos exportations (produits domestiques) se sont élevées de 215 millions de dollars qu'elles étaient durant l'année précédant immédiatement la guerre à 532 millions pour l'exercice 1918-1919.

Autres parties de l'empire britannique.

Nos importations d'autres parties de l'empire britannique ont augmenté de 22 millions de dollars qu'elle représentaient durant l'exercice 1913-1914 à 50 millions au cours de l'exercice 1918-1919, et la valeur de nos exportations (produits domestiques) s'est élevée de 33 à 64 millions de dollars durant la même période.

Etats-Unis.

Notre commerce avec les Etats-Unis a considérablement augmenté durant la période de guerre. Nos importations de ce pays, en 1913-1914, représentaient 395 millions, en 1913-1914 tandis qu'en 1918-1919, leur valeur atteint tout près de 747 millions, et que nos exportations (domestiques) ont augmenté en valeur de 163 millions à 454 millions de dollars.

France.

Nos importations de France ont diminué de 14 millions de dollars qu'elles représentaient en 1913-1914 à 3 millions, en 1918-1919, tandis que nos exportations se sont accrues de 3 millions à 92 millions de dollars au cours du même laps de temps. Ces exportations se composaient en très grande partie de munitions et d'autres approvisionnements de guerre.

Italie.

Nos importations d'Italie durant la guerre ont diminué de 2 millions à 500 mille dollars, et nos exportations ont augmenté de 500 mille dollars qu'elles représentaient, en 1913-1914, à plus de 13 millions de dollars, en 1918-1919.

En 1917-18, les principaux articles d'exportation furent l'amiante, les conserves de saumon et de viandes, le froment, l'avoine, la farine d'avoine et les explosifs.

Japon.

Les importations du Japon pendant l'exercice 1913-14 s'étaient élevées à $2,600,000; en 1918-19 elles ont été de $13,600,000. Les principaux articles compris dans cette augmentation semblent être ceux que l'on importait autrefois d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie. En 1913-14, nous avions exporté au Japon des produits domestiques d'une valeur de $1,500,000; nos exportations, en 1918-19 se sont élevées à près de $12,000,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre veut-il nous dire quel est notre plus gros client: l'Angleterre ou les Etats-Unis?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le total de nos échanges avec l'Angleterre, y compris les exportations et les importations, en 1918-19, s'est élevé à $605,000,000, tandis qu'il a été de $1,201,000,000 avec les Etats-Unis.

Maintenant, monsieur l'Orateur, après cet exposé de notre situation commerciale et financière, je vais étudier l'important problème que constitue l'estimation de nos dépenses pour l'exercice 1919-20 et les projets de revenus que le Gouvernement a en vue pour couvrir ces dépenses.

Je crois que si je passais rapidement en revue les résultats de notre dernier exercice financier qui s'est terminé le 31 mars dernier, cela nous permettrait d'en arriver plus facilement à une conclusion relativement aux propositions qui vont être faites.

L'an dernier, les dépenses à compte des services ordinaires du Gouvernement ont été de 240 millions, et les dépenses à compte du capital se sont élevées à $22,000,000. Pour la guerre, on a dépensé en tout $450,000,000 durant le dernier exercice. De l'autre côté nous évaluons notre revenu pour l'année 1918-19 à $310,000,000. Pour bien faire remarquer l'importance de ce dernier chiffre, je dirai que durant l'exercice financier précédant la guerre, notre revenu avait été de $163,174,394. Durant l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1909, le revenu ne s'était élevé qu'à $85,093,404. Ce revenu de $310,000,000, qui est le revenu du dernier exercice financier, s'est réparti comme suit: Douanes, $147,000,000; contributions indirectes, $30,000,000; postes, $21,000,000; produit de la taxe sur les bénéfices industriels, $33,000,000; produit de l'impôt sur le revenu, $10,000,000; autres impôts de guerre, $14,000,000, enfin $55,000,000 provenant de sources variées y compris $38,000,000 des chemins de fer.

Si nous suivons la coutume qui a été adoptée jusqu'à nos jours de traiter comme excédent la différence entre le revenu et les dépenses ordinaires, il appert que pour le dernier exercice financier, le Gouvernement a eu un excédent de $70,000,000, qui a été consacré aux frais de guerre. D'autre part, si nous appliquons notre revenu au paiement des dépenses ordinaires et extraordinaires, nous trouvons que l'excédent employé pour payer les dépenses de guerre a été de $48,000,000.

J'ai déjà dit que nous évaluions les dépenses de guerre pour l'an dernier à $450,000,000. Là-dessus, par conséquent, on a payé $48,000,000 à même le revenu après que toutes les autres dépenses y compris celles à compte du capital, eussent été payées.

Au sujet de nos dépenses de l'an dernier et d'une façon générale depuis la guerre, je ferai observer que les dépenses, aussi bien celles à compte du capital que celles à compte du revenu, ont été assez restreintes et que l'augmentation qui apparaît est due principalement à l'intérêt que l'on doit payer pour notre dette de guerre et aux pensions militaires.

Je vais dire maintenant à combien nous évaluons nos revenus et nos dépenses pour cette année. La Chambre a été déjà saisie d'une demande de crédits générale de $437,000,000 et il reste encore les crédits supplémentaires. Ces crédits comprennent certains placements considérables. Je mentionnerai entre autres le crédit de $25,000,000 pour l'établissement des soldats sur les terres; le prêt de $35,000,000 au chemin de fer Nord-Canadien; $35,000,000 pour du matériel de chemin de fer et $25,000,000 à être prêtés aux provinces pour les logements ouvriers. Les dépenses ordinaires pour cette année sont évaluées à $270,000,000, dont $102,000,000 représente l'intérêt à payer sur la dette publique. On peut voir le contraste avec la somme de $12,893,000 qui représentait les intérêts sur notre dette publique avant la guerre. Cette dépense comprend également une somme de $30,000,000, requise pour les pensions militaires. Ce sont ces deux principaux chefs de dépense qu'auront à supporter les contribuables pendant plusieurs années à venir; et même tant que la dette publique n'aura pas été considérablement réduite et que les pensions resteront à peu près au chiffre actuel. Nous évaluons les dépenses à compte du capital à $50,000,000.

C'est une année de guerre et il faut aussi ajouter ce qui a été et ce qui sera encore dépensé pour la démobilisation des troupes. Nous évaluons cette dépense à $300,000,000, y compris $92,000,000 pour l'indemnité de démobilisation.

Les dépenses estimatives, courantes ou ordinaires, celles imputables sur le capital et celles afférentes à la démobilisation, atteindront la totalité de 620 millions.

En supposant que le régime fiscal existant soit maintenu sans modification et que le rendement des divers services soit sur le pied de 1918-1919, voici l'estimation de notre revenu pour l'exercice en cours:

Douanes	$145,000,000
Accise	30,000,000
Bureau de poste	18,000,000
Taxe de guerre sur bénéfices du commerce	35,000,000
Impôt sur le revenu	20,000,000
Autres taxes de guerre	14,000,000
De diverses sources	18,000,000
	$280,000,000

Dans cette estimation, eu égard à la modification à effectuer, commençant cette année, dans le mode d'administration financière de l'Intercolonial et des autres chemins de fer d'Etat, nous avons omis 30 millions de revenu provenant de cette source. Ce revenu sera dorénavant reçu par la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et appliqué directement contre ses dépenses d'exploitation. Dans notre estimation des dépenses ordinaires de l'année, nous avons tenu compte d'une réduction correspondante.

Encore que, d'après l'état que je viens de présenter, il paraisse que notre dépense globale estimative, imputable sur les comptes du revenu et du capital et sur celui de la démobilisation, s'élève à 620 millions, notre revenu estimatif sur le pied actuel n'atteindra que 280 millions. En d'autres termes, notre revenu nous permettrait de solder seulement notre dépense courante ou ordinaire afférente à l'exercice et il ne resterait qu'une minime somme applicable à d'autres objets.

Voici donc la question qui se pose aujourd'hui: quel sera notre système en matière de taxation pour l'exercice en cours? C'est une année de grande instabilité industrielle et d'incertitude en matière de commerce. Si la guerre durait encore, il faudrait proposer une forte augmentation d'impôts, afin de pouvoir payer une notable partie du principal de nos dépenses de guerre. Sans les circonstances spéciales naissant de cette période de transition du pied de guerre sur le pied de paix, c'est bien là l'attitude qu'il faudrait adopter, encore que la guerre soit finie, parce que nous avons, cette année, un si fort volume de ce qui constitue réellement une dépense de guerre, c'est-à-dire, nos frais de démobilisation et tout ce qui s'ensuit. Il faut, toutefois, se rappeler les inquiétudes du public et les fardeaux qu'il doit porter en un temps de désorganisation, de malaise et de vie chère; il faut essayer de traverser cette période si agitée en subvenant autant que possible aux besoins de la situation, eu égard aux lourdes obligations financières dont nous sommes grevés, ainsi que notre crédit national aux yeux du monde extérieur.

Au Canada, comme dans tous les autres pays, le prix des subsistances s'est graduellement accru durant la guerre et est une cause de souffrances pour une forte partie de notre population, surtout pour les classes moins aisées et à petit revenu. Durant cette période de transition, à mon avis, nous sommes autorisés à adopter comme système le paiement des seuls frais ordinaires imputables sur le capital et nos emprunts pour les dépenses de démobilisation.

En étudiant la question des réductions et des relèvements de taxes indirectes, il faut soigneusement tenir compte de leur retentissement sur les industries établies et l'emploi des ouvriers, qui comptent sur le succès de ces industries pour leur entretien et celui de leurs familles, ainsi que sur le commerce national.

Après avoir étudié la question sous tous ses angles, le Gouvernement soumet les propositions que voici:

Sous le régime de la loi de 1915, touchant la loi du revenu de guerre, du tarif des douanes, un taux de tarif de faveur pour la Grande-Bretagne de 5 p. 100, un tarif intermédiaire et un tarif général de 7½ p. 100 furent imposés sur tous les articles importés, sauf certaines exceptions.

Nous proposons d'abroger entièrement ce tarif de faveur pour la Grande-Bretagne de 5 p. 100. En outre, nous proposons d'abroger, en partie, le tarif intermédiaire et le tarif général de 7½ p. 100, aujourd'hui en vigueur sous l'empire de la loi du Revenu de guerre du tarif des douanes en question, en décrétant qu'il n'est plus applicable aux classes d'articles que voici:

Farineux alimentaires, vêtements en lin et en coton, articles d'habillement en laine, chaussures, casquettes en fourrure, articles d'habillement en fourrure, chapeaux, capotes, chapeaux de femmes, gants et mitaines, faux-cols et manchettes, peaux grandes et petites, cuir, articles de harnachement et de sellerie, machines agricoles, pétrole, machines pour l'exploitation des mines et houille bitumineuse.

Ces catégories embrassent une grande variété d'articles qui figureront individuellement dans la résolution.

Voilà pour les dégrèvements du tarif établi par la loi de 1915 touchant le Revenu de guerre du tarif des douanes. Il y a certains autres dégrèvements et quelques autres modifications à proposer touchant le tarif ordinaire, c'est-à-dire les droits établis par le tarif de 1907 et ses amendements. Pour les distinguer des droits ordinaires de guerre, je les appelle droits du tarif ordinaire.

Les résolutions présentées à ce sujet établiront une diminution de 5 cents par livre sur les taux du tarif de préférence anglais, du tarif intermédiaire et du tarif général sur le café torrifié ou moulu, et de 3 cents par livre sur le tarif de préférence anglais pour les thés anglais. Cette dernière réduction accorde une préférence impériale importante, alors qu'il n'existe pas actuellement de préférence.

Nous autorisons l'importation en franchise, au Canada, du blé, de la farine et des pommes de terre provenant de pays qui n'imposent pas de droit sur ces articles récoltés ou fabriqués au Canada.

Nous modifions aussi le tarif sur la cendre de soude en le réduisant de 5 p. 100, sous l'empire du tarif préférentiel anglais, et de

7½ p. 100 sous l'empire du tarif général, à ⅕ de cent livre, tarif préférentiel anglais, et 3/10 de cent par livre, tarif général.

Nous établissons, en outre, des droits spécifiques, au lieu de droits ad valorem, sur le plomb en saumon, le zinc du commerce et le cuivre en lingot. Sur certains dérivés de ces métaux, les droits seront augmentés.

Je passe maintenant à l'examen des instruments agricoles. J'ai déclaré que nous nous proposions de supprimer les droits de douane imposés comme revenu de guerre. Mais, sans un arrangement qui nous a permis d'égaliser les tarifs de marchandises canadiens avec ceux dont jouissent les concurrents américains de nos insdustries qui manufacturent ces instruments, il n'aurait pas été possible de faire de réduction sur le barème du tarif ordinaire imposé à ces articles. Avec le tarif ordinaire, les taux des droits sur les produits manufacturés sont intimement liés aux droits sur les matières premières, le charbon, les machines et autre outillage utilisé dans leur manufacture et toute réduction, sauf à l'occasion d'une revision générale du tarif, quand on pourrait le refondre entièrement, amènerait nécessairement des conséquences très graves.

Désireux comme nous l'étions d'établir un tarif aussi bas que possible sur ces instruments de production agricole, si essentiels au Canada en ce moment, le problème que nous avions à résoudre était de savoir comment il nous serait possible de réduire les taux ordinaires du tarif.

La manufacture des instruments agricoles se fait presque entièrement dans l'est du Canada. En ce qui concerne leur grand marché de l'Ouest, les firmes et les compagnies canadiennes engagées dans cette industrie se sont trouvées dans une situation désavantageuse, en comparaison de leur concurrents américans, par suite de tarifs de marchandises plus élevés. Les taux qu'exigent les compagnies de chemins de fer canadiens pour des expéditions à partir de localités dans l'Est pour atteindre Winnipeg, Brandon, Saskatoon, Calgary, Edmonton et autres villes de l'Ouest, sont plus élevés que les tarifs de Chicago aux mêmes endroits. La cause était due au fait que les centres manufacturiers des provinces de l'Est sont séparés par de grandes distances des centres de consommation et de distribution dans l'Ouest. Le manufacturier américain d'instruments agricoles n'est pas seulement plus rapproché du consommateur américain et des points de distribution américains, mais il est aussi plus près des points de distribution, dans l'ouest du Canada.

[L'hon. sir Thomas White.]

En vue de ces circonstances, il nous a paru que nous devions chercher une aide dans la réduction des droits de transport des marchandises, afin de nous permettre de réduire le tarif ordinaire sur ces instruments. Le projet n'était pas sans difficulté. En ce qui concerne les tarifs de chemins de fer, bien qu'ils aient été élevés récemment, ils ne sont certainement pas plus que suffisants pour donner un profit sur la valeur du matériel utilisé pour les transports. Vraiment, si l'on tient compte de l'argent placé dans ces entreprises, les revenus des chemins de fer, par suite de la très grande augmentation du coût de l'exploitation, peuvent être considérés comme bas. Par conséquent, il est impossible de s'attendre que la commission des chemins de fer ordonnera une réduction des taxes sur le transport des marchandises.

Il n'y a guère à songer, pour le moment, à réduire les droits exigés pour le transport des marchandises par voie ferrée. Nous avons eu, cependant, une conférence avec les compagnies de chemins de fer en vue de surmonter le plus possible les difficultés de distance et d'agir ainsi, sans nuire aux recettes et au crédit des chemins de fer. Actuellement, les chemins de fer, qui sont les plus grands consommateurs de charbon bitumineux, payent un droit de guerre de 7½ p. 100 sur la valeur du combustible importé. Comme ce droit est une addition à la taxe spécifique sur le charbon, il en résulte une lourde charge pour l'exploitation des chemins de fer, pour lesquels le prix du combustible a été notablement augmenté, par suite du seul accroîssement du prix du charbon.

La proposition que nous avons faite aux compagnies de chemins de fer était que, si elles réduisaient leur tarif, à partir des centres de fabrication des instruments agricoles, Montréal et l'est des Grands lacs, aux villes des prairies, et les ramenaient aux taux exigés par les lignes américaines, qui ont un moindre parcours entre Chicago et les destinations similaires de l'Ouest, nous leur en tiendrions compte au point de supprimer la taxe de guerre de 7½ p. 100 sur le charbon bitumineux.

De prime abord, les compagnies de chemin de fer prétendirent que les lourdes obligations qu'elles ont, les mettaient dans l'impossibilité absolue de sacrifier une seule parcelle de leurs recettes, puisque de fait elles sont insuffisantes.

Mais la question n'en resta pas là. Le Gouvernement a fait d'autres représenta-

tions aux compagnies leur démontrant qu'il était absolument nécessaire dans l'intérêt national de rendre plus profitable l'industrie agricole dans l'Ouest et d'accroître le chiffre de la population des provinces du Nord-Ouest. Nous leur avons démontré que les compagnies de chemin de fer bénéficieraient de cet accroissement de population, puisque le volume du trafic augmenterait en conséquence, sans compter que les terres que détiennent les compagnies dans l'Ouest prendraient énormément de valeur par l'application d'une pareille politique. Cet argument a fortement influencé la compagnie du Pacifique-Canadien en particulier, qui plus que tout autre compagnie, a grandement intérêt à voir l'Ouest canadien se développer et prospérer.

Je suis heureux d'être en mesure d'annoncer que les compagnies de chemin de fer ont reconnu que l'intérêt national exigeait la mise en vigueur d'un programme de cette nature et elles ont consenti à diminuer leurs tarifs conformément aux désirs du Gouvernement. Les nouveaux tarifs pour le transport par wagon, poids minimum de 24,000 livres, des instruments aratoires des centres industriels de l'est du Canada, à l'ouest de Montréal et à l'est des Grands lacs, aux différents endroits dans les provinces du Nord-Ouest, seront les mêmes que si ces instruments étaient expédiés de Chicago. Les compagnies de chemin de fer ont fait des concessions appréciables en consentant à cette diminution de leurs tarifs de transport, comme on peut s'en rendre compte en consultant le tableau suivant des tarifs en vigueur actuellement:

Transport De A	Parcours en milles.	Prix du tarif.
Toronto-Winnipeg	1,233	82½ cents.
Chicago-Winnipeg	876	67½ "
Toronto-Brandon	1,366	95 "
Chicago-Brandon	931	80 "
Toronto-Portage-la-Prairie	1,288	87½ "
Chicago-Portage-la-Prairie	873	72½ "
Toronto-Régina	1,590	$1.12½
Chicago-Régina	1,069	1.02½
Toronto-Yorkton	1,512	1.06½
Chicago-Yorkton	1,143	96½
Toronto-Moosejaw	1,631	1.17½
Chicago-Mooejaw	1,141	1.07½
Toronto-Saskatoon	1,713	1.22½
Chicago-Saskatoon	1,241	1.12½
Toronto-Swift-Current	1,742	1.24
Chicago-Swift-Current	1,222	1.14
Toronto-Medicine-Hat	1,889	1.35
Chicago-Medicine-Hat	1,369	1.25
Toronto-Lethbridge	1,990	1.41½
Chicago-Lethbridge	1,481	1.31½
Toronto-Calgary	2,056	1.49
Chicago-Calgary	1,536	1.37½

Les prix jusqu'à Edmonton sont les mêmes que ceux de Calgary de ces deux endroits.

Cette diminution des tarifs est d'autant plus appréciable que pour ne citer qu'un exemple, le parcours sur les chemins de fer Canadiens des centres industriels à Régina, est de 1,590 milles, tandis que la distance n'est que de 1,069 milles des centres des Etats-Unis. Pour transporter des marchandises jusqu'à Medicine-Hat, les chemins de fer canadiens suivent un parcours de 520 milles plus considérable que les chemins de fer américains, et cependant les tarifs seront les mêmes.

Nous devons aussi nous rappeler que, bien que les tarifs soient plus élevés aux Etats-Unis qu'en Canada pour des distances équivalentes, comme le démontre le tableau que j'ai cité tout à l'heure, en dépit du plus fort volume et de la diversité du trafic, sans compter les frais de combustible qui sont moindres, les chemins de fer des Etats-Unis sont exploités à perte, à l'heure qu'il est, suivant les rapports de la commission d'administration des chemins de fer américains.

Les compagnies de chemins de fer du pays ont donc consenti à faire ces concessions, non pour s'attirer des faveurs ou des avantages en tant que voies ferrées, mais aux fins de permettre au Canada de faire face à une situation particulière et intéressant toutes les classes de notre population. Les compagnies déclarent que la décision qu'elles ont prise ne doit pas être regardée en aucune façon comme une mesure destinée à augmenter leurs profits et qu'il leur est absolument impossible de diminuer d'avantage leurs recettes en réduisant les tarifs de transport sur les autres articles de première nécessité.

En considération des arrangements que nous avons conclus avec les compagnies de chemin de fer relativement à la diminution des tarifs de transport, nous sommes en mesure de proposer une diminution des droits de douane sur les instruments aratoires ainsi qu'il suit:

M. ROBB: Le ministre a-t-il des renseignements pour établir la différence existante entre les nouveaux tarifs et ceux qui étaient en vigueur sur les chemins de fer du Canada antérieurement à 1912?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas de renseignements sous la main à ce sujet.

Si la Chambre adopte le projet que je soumets à son appréciation, nous opérerons sous le régime du tarif douanier général en tenant compte de la diminution de 7½ p. 100 sur les droits de guerre que j'ai mentionnés tout à l'heure, une réduction totale de 27½ à 15 p. 100 sur les scarificateurs, les herses, les rateleuses à cheval, les semoirs mécaniques, les distributeurs d'engrais, les sarcloirs, et parties complètes de ces ma-

chines, et de 27½ à 17½ p. 100 sur les charrues et leurs parties complètes, les moulins à vent et leurs parties complètes, les machines locomobiles avec chaudières, manèges et machine locomobiles pour la ferme, les ameulonneurs et séparateurs de machines à battre, y compris les appareils nécessaires.

Les résolutions décréteront une diminution de droits de 32½ à 20 p. 100 sur les machines à charger le foin, extracteurs de pommes de terre, machines à hacher le fourrrage, concasseurs de grain, faneuses, vans, rouleaux de ferme, pour les chemins ou les champs, tarières pour creuser des trous à poteaux, manches de faulx et autres instruments aratoires; les fourgons de ferme seront sujets à la même diminution de droits.

Dans le cas du ciment, la taxe de guerre sera abolie et le droit du tarif général sera diminué à 10 p. 100 par cent livres, ce qui réduit de 2 cents le droit au tarif général actuel.

On estime que, par le fait de ces réductions, le revenu va perdre 17 millions de dollars. A cause de la réduction que l'on estime devoir se produire dans le volume de nos importations, due à une diminution du pouvoir d'achat pendant l'année courante, comme à un abaissement probable des prix, nous pouvons nous attendre que, en y comprenant la perte causée par les présentes réductions, nous supporterons une perte totale du revenu des Douanes pour le présent exercise d'au moins 25 millions. Pour compenser en partie cette perte et combler le déficit de 15 millions de dollars que cette perte va produire entre le revenu et les dépenses courantes, nous proposons un relèvement considérable du chiffre de la taxe sur les revenus.

L'hon. M. LEMIEUX: Par les changements que mentionnait le ministre tout à l'heure, est-ce que le décret rendu par le conseil, il y a deux ans, pour le blé, va devenir permanent? En d'autres termes, aurons-nous entre les Etats-Unis et le Canada un échange libre des blés?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La franchise douanière existe pour le blé depuis ce décret. J'ai communiqué à la Chambre l'opinion du ministre de la Justice que la disposition a non moins un caractère de permanence que si elle était insérée dans une loi. Si mon honorable ami a eu des doutes, cependant, ces doutes seraient levés aujourd'hui que, par la résolution que nous allons présenter à la Chambre, il sera déclaré que le blé, la farine de blé et la semoule sont libres de droit en faveur des pays qui n'en imposent point sur ces articles exportés du Canada.

Je parlais de nos propositions relativement à la taxe sur les revenus. Nous nous proposons de faire payer à toutes les compagnies 10 p. 100 de leur revenu net à partir de deux mille dollars. Le taux actuel est de 6 p. 100. Il sera donné crédit aux actionnaires de la taxe à laquelle ils sont soumis à l'occasion des dividendes qu'ils ont reçus de compagnies sujettes à cette taxe. C'est le même principe appliqué à la présente taxe sur les revenus.

Dans le cas des particuliers, nous proposons que la taxe normale de 4 p. 100 soit prélevée sur tout revenu au-dessus de 1,000 dollars, mais ne dépassant pas 6,000, dans le cas de personnes non mariées et de veufs ou veuves sans enfants et sur tous les revenus excédant 2,000 dollars, mais ne dépassant pas 6,000 dans le cas de toute autre personne.

Nous proposons une taxe normale de 8 p. 100 sur tous les revenus qui excèdent 6,000 dollars.

Nous proposons de faire commencer la surtaxe à 5,000 dollars, au lieu de $6,000 comme aujourd'hui, et de l'accroître progressivement, pour l'appliquer d'abord aux revenus de 5 à 6,000 dollars et ensuite à tout revenu de 2,000 dollars depuis 6,000 jusqu'à 100,000.

Sur les revenus qui dépassent 100,000 dollars seront prélevées des taxes sensiblement accrues.

Le tableau qui suit, présente en détail ce que nous proposons.

Outre les taux réguliers que j'ai mentionnés comme payables sur les revenus qui excèdent 1,000 dollars dans le cas de célibataires et de veufs ou veuves sans enfants et de 2,000 dollars dans le cas de toute autre personne, une surtaxe devra être acquittée comme il suit :

1 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $5,000 et $6,000 inclusivement.
2 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $6,000 et $8,000 inclusivement.
3 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $8,000 et $10,000 inclusivement.
4 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $10,000 et $12,000 inclusivement.
5 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $12,000 et $14,000 inclusivement.
6 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $14,000 et $16,000 inclusivement.
7 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $16,000 et $18,000 inclusivement.
8 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $18,000 et $20,000 inclusivement.

9 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $20,000 et $22,000 inclusivement.
10 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $22,000 et $24,000 inclusivement.
11 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $24,000 et $26,000 inclusivement.
12 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $26,000 et $28,000 inclusivement.
13 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $28,000 et $30,000 inclusivement.
14 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $30,000 et $32,000 inclusivement.
15 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $32,000 et $34,000 inclusivement.
16 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $34,000 et $36,000 inclusivement.
17 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $36,000 et $38,000 inclusivement.
18 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $38,000 et $40,000 inclusivement.
19 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $40,000 et $42,000 inclusivement.
20 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $42,000 et $44,000 inclusivement.
21 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $44,000 et $46,000 inclusivement.
22 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $46,000 et $48,000 inclusivement.
23 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $48,000 et $50,000 inclusivement.
24 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $50,000 et $52,000 inclusivement.
25 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $52,000 et $54,000 inclusivement.
26 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $54,000 et $56,000 inclusivement.
27 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $56,000 et $58,000 inclusivement.
28 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $58,000 et $60,000 inclusivement.
29 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $60,000 et $62,000 inclusivement.
30 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $62,000 et $64,000 inclusivement.
31 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $64,000 et $66,000 inclusivement.
32 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $66,000 et $68,000 inclusivement.
33 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $68,000 et $70,000 inclusivement.
34 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $70,000 et $72,000 inclusivement.
35 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $72,000 et $74,000 inclusivement.
36 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $74,000 et $76,000 inclusivement.
37 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $76,000 et $78,000 inclusivement.
38 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $78,000 et$80,000 inclusivement.
39 p. 100 du montant excédant le revenu net. entre $80,000 et $82,000 inclusivement.
40 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $82,000 et $84,000 inclusivement.
41 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $84,000 et $86,000 inclusivement.
42 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $86,000 et $88,000 inclusivement.
43 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $88,000 et $90,000 inclusivement.
44 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $90,000 et $92,000 inclusivement.
45 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $92,000 et $94,000 inclusivement.
46 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $94,000 et $96,000 inclusivement.
47 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $96,000 et $98,000 inclusivement.
48 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $98,000 et $100,000 inclusivement.
52 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $100,000 et $150,000 inclusivement.
56 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $150,000 et $200,000 inclusivement.
60 p. 100 du montant excédant le revenu net, entre $200,000 et $300,000 inclusivement.
63 pour 100 du montant par lequel le revenu excède $300,000, mais n'excède pas $500,000.
64 pour 100 du montant par lequel le revenu excède $500,000, mais n'excède pas $1,000,000.
65 pour 100 du montant par lequel le revenu excède $1,000,000.

Le tableau suivant établit une comparaison entre l'impôt actuel et l'impôt projeté sur les revenus de $3,000 à $1,000,000, et plus, des gens mariés, des veufs et des veuves ayant des enfants à entretenir:

Comparaison des taux.

Revenu.	Taux actuel.	Taux projeté.
$ 3,000	$ 20	$ 40
4,000	60	80
5,000	100	120
6,000	140	170
8,000	266	370
10,000	392	590
12,000	590	830
14,000	788	1,090
16,000	986	1,370
18,000	1,184	1,670
20,000	1,382	1,990
22,000	1,646	2,330
24,000	1,910	2,690
26,000	2,174	3,070
28,000	2,438	3,470
30,000	2,702	3,890
32,000	3,010	4,330
34,000	3,318	4,790
36,000	3,626	5,270
38,000	3,934	5,770
40,000	4,242	6,290
42,000	4,550	6,830
44,000	4,858	7,390
46,000	5,166	7,970
48,000	5,474	8,570
50,000	5,782	9,190
52,000	6,200	9,830
54,000	6,618	10,490

Comparaison des taux.

Revenu.	Taux actuel.	Taux projeté.
56,000	7,036	11,170
58,000	7,454	11,870
60,000	7,872	12,590
62,000	8,290	13,330
64,000	8,708	14,090
66,000	9,126	14,870
68,000	9,544	15,670
70,000	9,962	16,490
72,000	10,380	17,330
74,000	10,798	18,190
76,000	11,271	19,070
78,000	11,799	19,970
80,000	12,327	20,890
82,000	12,855	21,830
84,000	13.383	22,790
86,000	13,911	23,770
88,000	14,439	24,770
90,000	14,967	25,790
92,000	15,495	26,830
94,000	16,023	27,890
96,000	16,551	28,970
98,000	17,079	30,070
100,000	17,607	31,190
150,000	34,282	61,190
200,000	50,957	93,190
300,000	96,857	161,190
500,000	195,407	303,190
1,000,000	499,157	663,190

Je soumettrai plusieurs modifications dont l'application de la loi de l'impôt sur le revenu a démontré l'opportunité. La question du double impôt a causé bien des ennuis. Vu le temps qu'il faudra pour conclure des arrangements internationaux à ce sujet, nous avons cru bon de prendre les devants et de permettre, sous le régime de notre loi d'impôt sur le revenu, à une personne qui habite le Canada de défalquer du montant qu'elle a à verser la somme qu'elle paie dans une autre partie de l'empire britannique sur la part de son revenu qu'elle y retire.

Nous décréterons aussi une déduction semblable relativement au revenu retiré dans un pays étranger qui permettra la même déduction eu égard au revenu provenant du Canada.

Vu que l'année courante est une année de guerre en ce qui concerne la dépense publique, et vu qu'il est fort à désirer que nous maintenions le chiffre de notre revenu, autant que faire se peut, la loi de la taxe de guerre sur les profits d'affaires sera rétablie pour la présente année civile, afin qu'elle puisse s'appliquer aux exercices qui prendront fin le 31 décembre 1919, ou avant. Voici les taux que la loi de la taxe de guerre sur les profits d'affaires a établis, et que nous maintenons;

Pour toute affaire ayant un capital d'au moins $25,000 et d'au plus $50,000, les profits excédant 10 pour 100 seront taxés—taux de la taxe, 25 pour 100 du surplus.

Pour les affaires ayant un capital de $50,000 ou plus, l'exemption en faveur des compagnies constituées en corporation sera de 7 pour 100; pour les autres, de 10 pour 100. Les profits excédant le chiffre de l'exemption, mais n'excédant pas 15 pour 100, seront frappés d'une taxe de 25 pour 100; les profits de 15 pour 100 à 20 pour 100 inclusivement, d'une taxe de 50 pour 100; les profits de plus de 20 pour 100, d'une taxe de 75 pour 100.

Au sujet de l'impôt sur le revenu et de la taxe sur les profits d'affaires, je crois devoir rappeler à la députation certaines choses dont il faut tenir compte pour le bien général de la nation. Le Canada est un pays qui demande des immigrants pour la colonisation, ainsi que des capitaux et des hommes industrieux pour assurer ses progrès. Nous devons prendre garde que notre impôt sur le revenu et notre taxe sur les profits ne soient pas de nature à éloigner les uns et les autres. Dans certaines provinces du Canada, il existe, à l'heure qu'il est trois catégories d'impôt sur le revenu—l'impôt municipal, l'impôt provincial et l'impôt fédéral. Il s'ensuit que dans ces provinces, les particuliers et l'industrie supportent de très lourds impôts. A moins qu'elle ne soit supprimée dès que prendra fin la situation créée par la guerre, notre taxe sur les profits d'affaires aura infailliblement une influence néfaste sur les placements à faire dans nos entreprises commerciales.

A l'heure actuelle, il s'accuse dans le monde entier une tendance à assujétir les bénéfices à de lourds impôts. Appliquée avec modération, cette politique ne prête pas à la critique; mais du moment qu'on la pousse à l'extrême, elle ne peut qu'aller à l'encontre de son propre objet et aboutir à des résultats préjudiciables tant au capital et au travail qu'à la nation en général.

Révision du tarif.

Monsieur l'Orateur, maintenant que j'ai fait part à la Chambre des dispositions d'ordre financier que nous devons prendre à cette heure, le moment me paraît bien choisi pour faire une déclaration sur l'important sujet de la revision générale du tarif. La règle qu'il convient de suivre à cet égard, règle dont ne se sont jamais écartés les gouvernements qui se sont succédé au Canada, c'est que tous les huit ou dix ans il y ait revision mûrement réfléchie de chacun des articles du tarif.

L'intérêt de la nation exige qu'une telle revision générale ait lieu de temps en temps afin d'adopter le tarif à la situation nouvelle créée par le cours des choses. Il est

d'usage qu'entre chaque revision générale le tarif subisse le moins de modifications que possible; c'est pour que les affaires, une fois qu'on les a adoptées aux conditions existantes, ne soient point troublées par quelque changement soudain et imprévu qui ne manque jamais de créer de l'incertitude et d'amoindrir la confiance.

En 1897, le tarif fut l'objet d'une revision générale comme celle dont j'ai parlé. En 1904, on modifia les droits relatifs à un nombre restreint d'articles, y compris les huiles, la verrerie et les lainages; on inséra aussi dans le tarif une disposition concernant le "dumping". Ce fut un remaniement partiel du tarif. Une modification complète du tarif eut lieu en 1907 et une nouvelle modification partielle en 1914. N'eût été la guerre, le tarif aurait été l'objet d'un autre remaniement général en 1916 ou, au plus tard, en 1917. L'insurmontable obstacle qui s'opposa à cette revision résidait dans l'incertitude et le malaise que la guerre avait jetés dans le monde entier, comme il se trouvait aussi dans l'organisation de la production et les affaires en général en vue des exigences de la guerre.

Dans le but de grossir le revenu de l'Etat et de nous aider à solder une partie de nos lourds frais de guerre, nous avons, en 1915, frappé de droits spéciaux toutes les marchandises importées au pays, à l'exception de certains articles, relevant ainsi de 7½ et de 5 pour 100 respectivement le tarif général et le tarif différentiel en faveur de la Grande-Bretagne. Voici le revenu que nous avons tiré de cette source:

1915-16..	$25,256,787.89
1916-17..	37,830,427.39
1917-18..	45,018,562.27
1918-19..	44,726,091.67

Si l'on considère que le budget des recettes du présent exercice nous fera prélever à peine de quoi solder les dépenses ordinaires et qu'il nous faudra recourir à l'emprunt pour faire face aux frais de premier établissement et de démobilisation, on verra à quel point il est nécessaire de maintenir, du moins en majeure partie, l'impôt de guerre dont sont frappées les importations.

Il ne serait pas possible à cette heure d'effectuer une judicieuse revision générale du tarif. Le commerce international est très incertain, subissant encore l'entrave des restrictions et des interdictions motivées par la guerre, et étant gêné, en outre, par les taux du change, qui sont et seront peut-être longtemps encore sujets à de profondes variations. Les prix sont dépourvus de stabilité, et dans le monde entier la situation ouvrière est on ne peut plus déséquilibrée. D'ici à ce que la paix soit conclue et que partout la situation soit devenue plus stable pour ce qui concerne le capital, le travail, les prix, les débouchés et le change, il est impossible de s'occuper utilement de la revision du tarif.

Je me plais à espérer que dans un an la situation aura reconquis assez de stabilité pour que l'on puisse effectuer le remaniement complet du tarif que, par suite de la guerre, il a fallu de toute nécessité remettre à plus tard. Le remaniement devra être précédé d'une investigation complète que dirigera le ministre des Finances avec le concours de deux ou d'un plus grand nombre de ses collègues représentant les différentes divisions géographiques du Canada. Cette enquête devra fournir à tous les intéressés, agriculteurs, industriels, pêcheurs, exploitants des forêts, mineurs, négociants, financiers, producteurs et consommateurs, l'occasion d'exposer leur manière de voir et de faire connaître leurs revendications. Il en résultera une masse de renseignements qui permettront au Gouvernement de remanier entièrement le tarif de façon à rendre justice à tous les éléments de la population et à ajouter encore à la prospérité de la nation. Cette enquête devra avoir lieu dès que la situation aura repris suffisamment de stabilité, à mon avis, on pourrait la commencer dès l'automne prochain.

Avant de reprendre ma place, je me crois tenu de faire quelques observations générales sur la situation présente du Canada au point de vue économique. Il est un fait qui caractérise tout particulièrement l'état des affaires: c'est que l'activité qui règne actuellement dans le domaine économique est en grande partie attribuable à ce que l'on continue toujours de dépenser largement les deniers publics. Ainsi qu'on en peut juger par son programme relatif à la construction de vaisseaux, aux logements hygiéniques, à l'amélioration et au prolongement des voies ferrées, aux ouvrages publics et autres entreprises d'intérêt national, de même que par les indemnitées de guerre qu'il a accordées aux soldats et par la création de crédits, en vue du développement de notre commerce avec la Grande-Bretagne et les nations de l'Europe continentale, le Gouvernement s'est tracé pour la période dite de reconstruction, c'est-à-dire pour le passage de l'état de guerre à l'état de paix, une politique constituant le facteur vital qui permettra à notre commerce intérieur aussi bien qu'extérieur de tenir en mouvement les rouages

de l'industrie canadienne et de fournir de l'emploi à des centaines de milliers de nos concitoyens.

Les fonds qu'il nous faut pour ces fins et qui se chiffrent à plusieurs centaines de millions, sont de l'argent emprunté. Nous sommes dans une année de guerre, une année de dislocation et de réorganisation, d'incertitude commerciale et industrielle, d'agitation générale et de prix élevés des besoins de la vie, de démobilisation et de rétablissement dans la vie civile de notre armée. Le Gouvernement a donc raison de suivre la politique qu'il a adoptée. Si nous avions agi avec timidité et hésitation en ce qui concerne les emplois et l'avancement, au moyen des deniers publics, de l'exportation des produits agricoles et manufacturés, la situation du pays aurait été très grave.

Durant la période d'incertitude qui suit la guerre, les gouvernements doivent entreprendre plusieurs choses qui sortent de leurs fonctions ordinaires et que les particuliers, par crainte ou par manque de ressources, ne veulent pas ou ne peuvent pas exécuter. Cette politique, toutefois, ne saurait s'éterniser, et il faut prévoir le jour où l'encouragement artificiel de l'emploi et l'assistance donnée au commerce par l'argent de l'Etat devront être limités ou abandonnés. Il faudra alors que les industries et les affaires du pays soient rétablies sur les bases normales des temps de paix. Le plus tôt on le fera, le mieux ce sera pour toute la société.

En attendant, le Gouvernement, grâce aux deniers publics et autres moyens, fait tout son possible pour soulager le pays, dans la situation que devait inévitablement créer la guerre, et pour combattre les conséquences de la cessation subite des grandes entreprises. D'un autre côté, il est du devoir évident de tous les citoyens de coopérer de tout cœur avec le Gouvernement, et de s'entr'aider, afin qu'à force de patience, de bonne volonté et d'esprit patriotique, nous traversions heureusement cette époque si pénible et si critique de la vie nationale du Canada.

Je vais maintenant donner lecture des résolutions:

DECIDE qu'il y a lieu de modifier le tableau A du tarif des douanes, 1907, modifié par le chapitre 15 des lois de 1913, par le chapitre 3 des lois de 1915, par le chapitre 7 des lois de 1916, par le chapitre 17 des lois de 1918 et par les décrets du conseil, et d'y biffer les item 24, 25, 25a, 26, 27, 28, 28a, 29, 60, 61, 83, 210, 267a, 290, 329a, 337, 343, 345, 348, 350, 351, 356, 384, 446, 447, 448, 591, et les différentes énumérations de marchandises, respectivement, et les différents tarifs de droits de douane, s'il en est, qui sont mis en regard de chacun desdits item et de décréter que les item, énumérations et tarifs de droits soient insérés dans ledit tableau A:—

Articles du tarif.	——	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
24	Chicorée, à l'état naturel ou fraîche..... la livre.	2¼ cents.	3 cents.	3 cents.
25	Chicorée, séchée au four, torréfiée ou moulue..... "	3 cents.	5 cents.	5 cents.
25a	Café, extrait de, n.d., et tous succédanées..... "	5 cents.	7 cents.	7 cents.
26	Café, torréfié ou moulu, et toutes imitations et succédanés, y compris les glands, n.d..... "	3 cents.	5 cents.	5 cents.
27	Café, torréfié ou moulu, lorsqu'il n'est pas importé directement du pays de production..... la livre.	3 cents et 7¼ p. 100.	5 cents et 10 p. 100.	5 cents et 10 p. 100.
28	Café, vert, importé directement du pays de production, et café vert acheté «en entrepôt» (droits non acquittés) dans le Royaume-Uni..... la livre.	2¼ cents.	3 cents.	3 cents.
28a	Thé, importé directement du pays de production, et thé acheté «en entrepôt» (droits non acquittés) dans le Royaume-Uni..... la livre. Quand il est contenu dans des enveloppes, cartons, ou autres récipients pesant cinq livres ou moins, le poids du contenant sera compris dans le poids sujet au droit.	7 cents.	10 cents.	10 cents.
29	Café, vert, n.d..... la livre.	2¼ cents et 7½ p. c	3 cents et 10 p.c.	3 cents et 10 p.c.
60	Blé, n.d.....	Libre.	Libre.	Libre.
60a	Blé, importé d'un pays qui impose un droit sur le blé récolté au Canada..... le boisseau.	8 cents.	12 cents.	12 cents.
61	Farine de blé, n.d., séminole, n.d.....	Libre.	Libre.	Libre.
61a	Farine de blé et séminole, importées d'un pays qui impose des droits sur la farine de blé ou la séminole fabriquées au Canada..... le baril.	30 cents.	50 cents.	50 cents.

[L'hon. sir Thomas White.]

Articles du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
83	Pommes de terre, n.d., et p. de t. sèches, desséchées, ou autrement préparées, n.d	Libre.	Libre.	Libre.
83a	Pommes de terres importées d'un pays qui impose des droits sur les p. de t. cultivées au Canada....le boisseau.	12½ cents.	20 cents.	20 cents.
84	Pommes de terre sèches, desséchées ou autrement préparées importées d'un pays qui impose des droits sur les mêmes articles produits au Canada	15%	30%	30%
210	Peroxyde de soude; sulfate de soude brut, dit *Salt cake*, barille ou cendres de soude; silicate de soude en cristeaux ou en solution; bichromate de soude; nitrate de soude ou nitre cubique; sel de soude; sulfure de sodium; nitrite de soude; arséniate, biarséniate, chlorate, bisulfite et stannate de soude; prussiate et sulfite de soude	En franchise	En franchise	En franchise
210b	Barille ou cendre de soudre....la livre.	1/5 c.	3/10 c.	3/10 c.
267a	Pétrole cru nature, gravité spécifique ·7900 ou plus à 60°, importé par les raffineurs pour être raffiné dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
290	Ciment, ciment de Portland et ciment hydraulique ou chaux hydraulique, en barils, sacs ou barriques, y compris le poids de l'emballage....les 100 livres.	5 cents.	8 cents.	8 cents.
329a	Minerai de fer	En franchise	En franchise	En franchise
337	Plomb, vieux, de rebut, saumon ou bloc....la livre.	¾ cent.	1 cent.	1 cent.
343	Etain, en blocs, saumons ou barres, rognures de bandelettes de ferblanc, et tain	En franchise	En franchise	En franchise
345	Poudre de zinc, alliage de zinc et zinc en blocs, saumons, lame verges, feuilles et plaques; écume de sel ammoniac; et tuyauterie de zinc étirée et sans soudure	En franchise	En franchise	En franchise
345a	Zinc de commerce, zinc en blocs, saumons, barres ou tiges, la livre.	¾ cents.	1 cent.	1 cent.
348	Cuivre en blocs, lingots ou saumons....la livre.	1 cent.	1½ cent.	1½ cent.
348b	Rebut de laiton et cuivre	En franchise	En franchise	En franchise
348c	Laiton et cuivre, vieux et de rebut, ou en blocs, lingots ou saumons; cuivre en barres et tringles, en botte ou autrement, d'au moins six pieds de longueur, non ouvré; cuivre en bandes, feuilles ou plaques ni polies ni planées ni enduites; tubes de laiton ou de cuivre, en longueurs d'au moins six pieds, et ni polis, ni courbés, ni autrement ouvrés	5%	10%	10%
348d	Cuivre en barres ou tiges, importé par les manufacturiers de fils de trolley, téléphone et télégraphe, fils câbles électriques, pour usage seulement dans la manufacture de semblables articles dans leurs propres manufactures.	En franchise	En franchise	En franchise
356	Nickel en barres, tiges, tringles, feuilles et tôles	En franchise	En franchise	En franchise
356a	Nickel, argent et argent allemand en barres, tiges, tringles, feuilles, tôles et anodes	5%	10%	10%
384	Feuilles et bandes de fer ou d'acier laminées, polies ou non, du numéro quatorze de jauge et plus mince, n.d.; tôle du Canada; tôle de Russie; tôle et feuilles de fer ou d'acier recouvertes de plomb et d'étain (*terne*) enduites de zinc, d'alliage de zinc, ou d'autre métal, de toutes largeurs et de toutes épaisseurs, n.d.; et feuillard, bandes, ou bandelettes, droites ou autrement, de fer ou d'acier laminés, du numéro quatorze de jauge ou plus mince, galvanisés ou enduits ou non d'autre métal, n.d	7½%	12½%	12½%
384a	Feuillard, bandes, bandelettes de fer ou d'acier laminé, de jauge quatorze ou moins, et feuillard de fer ou d'acier laminé, importés par les manufacturiers pour servir dans leurs propres manufactures à la fabrication du fer laminé ou du feuillard, des bandes et bandelettes, ou rouleaux d'acier	En franchise	En franchise	En franchise
446	Bineuses, charrues, herses, râteaux à cheval, semoirs mécaniques, distributeurs d'engrais, sarcloirs, et parties complètes de ces machines	10%	15%	15%
446b	Charrues et parties complètes, d'icelles	12½%	17½%	17½%
446c	Moulins à vent et parties complètes d'iceux, arbres non compris	12½%	12½%	17½%
447	Machines locomobiles avec chaudières, manèges et machines locomotives, pour la ferme; ameulonneurs et séparateurs de machines à battre, y compris les appareils pour la mise en sacs, le pesage et l'alimentation automatique des machines, et les parties de ces machines, finies, pour les réparations	12½%	17½%	17½%

Articles du tarif.	——	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
448	Machines à charger le foin, extracteurs de pommes de terre, machines à hacher le fourrage, hachoirs, concasseurs de grains, vanneuses, faneuses, rouleaux pour la ferme, les chemins ou les champs, instruments pour creuser des trous à poteaux, manches de faulx, et autres instruments aratoires, n.d.	12½%	20 %	20 %
591	Fourgons de ferme et parties complètes d'iceux	15 %	20 %	20 %
591a	Fourgons à marchandises, camions et traîneaux, et parties complètes d'iceux	17½%	25 %	25 %
705a	Biens mobiliers de colons, savoir: machines, véhicules et instruments pour fins agricoles, mus par énergie mécanique, s'ils appartiennent réellement au colon depuis au moins six mois avant la venue au Canada, et subordonnément aux règlements prescrits par le ministre des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
	Pourvu que lesdites machines, véhicules et instruments ne soient pas ainsi admis à moins d'être apportés par le colon à son premier voyage, et qu'ils ne soient pas vendus ou autrement mis en disposition sans le paiement des droits avant un usage réel d'au moins douze mois au Canada.			

2. Résolu,—Qu'il est expédient de modifier le chapitre 3 des lois de 1915, en biffant dans les sous-articles 1 et 2 de l'article 3, le taux de douanes "5 p. c." sous le titre "Tarif préférentiel britannique", et en lui substituant le mot "néant" dans chaque sous-article.

3. Résolu,—Qu'il est expédient de décréter que les marchandises suivantes seront exemptes des dispositions de l'article 3 du chapitre 3 des lois de 1915:

(r) Matières importées pour servir dans la manufacture des articles énumérés dans les item du tarif 446, 446b, 446c, 447, 448, 449, 450 et 591;

(s) Huile d'olive et huile de pistache pour la mise en conserve du poisson;

(t) Matières importées avant la date du 1er septembre 1920, devant servir à la manufacture de l'oléomargarine, telle que décrite dans la loi de l'Industrie laitière de 1914, et de ses amendements;

(u) Vêtements de lin ou de coton, n.d.;

(v) Articles énumérés dans les item de tarif suivants, dans le tableau A:—

5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 24, 25, 25a, 26, 27, 28, 28a, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 39a, 41, 42, 43, 44, 46, 46a, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 60a, 61, 61a, 62, 63, 63a, 65, 67, 68, 69, 69a, 70, 71, 71a, 72, 73, 74, 76, 81, 82, 83, 83a, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 97a, 98, 99, 99a, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 113a, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 133, 136, 136a, 137, 138, 140, 140a, 141, 152, 152a, 155, 170, 210b, 227, 267a, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 276a, 277, 277a, 279, 281, 290, 329a, 337, 343, 345a, 348, 384, 384a, 387a, 411, 444, 446, 446b, 446c, 447, 448, 449, 450, 456, 459, 460, 461, 461a, 462, 462a, 469, 472, 475, 520, 521, 522, 523, 523a, 551, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 563, 565, 566, 567, 568, 568a, 569, 587, 588, 591, 599, 601, 602, 603, 604, 606, 606, 607, 611, 611a, 612, 617, 625, 626, 627, 631, 638, 638a, 639, 641, 642 et 705a.

4. Résolu,—Que le tableau B du tarif des douanes, 1907, soit modifié de façon que les item suivants, énumération et tarifs de droits soient insérés dans ledit tableau:

Item nº.	Marchandises.	Quand ils sont sujets à la remise.	
1025	Matériaux, machines non comprises	Quand ils sont utilisés avant le 1er septembre 1920 dans la manufacture de l'oléomargarine, telle que décrite dans la Loi de l'Industrie laitière, 1914, et de ses amendements	99%
1026	Matériaux	Quand ils servent à la manufacture des articles énumérés dans les item du Tarif 446, 446b, 447, 448 et 591	30%

1. Résolu,—Qu'il est expédient de modifier la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, telle qu'amendée par le chapitre six des Statuts de 1917, et par le chapitre dix des Statuts de 1918, et de décréter que les dispositions de l'article trois de ladite loi ne seront pas maintenues en vigueur après le trente-unième jour de décembre mil neuf cent dix-neuf;

2. Que relativement à toute affaire passible d'impôt en vertu de ladite loi, la période pour laquelle les rapports seront faits, et pendant laquelle l'affaire sera passible d'impôt, sera

d'au moins soixante mois, commençant avec l'ouverture de la première période de comptabilité finissant après le trente-unième jour de décembre mil neuf cent quatorze, ou pour toute période moindre pendant laquelle l'affaire aura pu être faite, depuis le commencement de ladite période de comptabilité jusqu'à la fin de la période pour laquelle ladite taxe peut être prélevée en vertu de ladite loi;

3. Que, la taxe payable du chef de toute affaire ayant un capital d'au moins vingt-cinq mille dollars et d'au plus cinquante mille dollars, sera payable pour toute période de comptabilité finissant après le trente-unième jour de décembre mil neuf cent dix-huit; et

4. Que le mot "commençant" soit remplacé par le mot "finissant" dans la condition de l'article vingt-six, tel que promulgué par le chapitre dix des Statuts de 1918.

Résolu,—Qu'il est expédient de modifier les dispositions de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, telle qu'elle est modifiée par le chapitre 25 des Stauts de 1918, et de décréter:

1. Que le revenu imposable embrassera les appointements, indemnités ou autres rémunérations des membres du Sénat et de la Chambre des communes et des fonctionnaires des deux Chambres; des membres des conseils législatifs et des assemblées législatives des provinces; des conseils municipaux, des commissions ou bureaux d'administration; des juges des cours fédérales ou provinciales nommés après l'adoption de la présente loi, et de toute autre personne, y compris celles dont les appointements, indemnités ou rémunérations sont payés par Sa Majesté du chef de son gouvernement du Dominion du Canada ou de toute province, ou de toute partie des dominions ou colonies de Sa Majesté, sauf le revenu du Gouverneur général du Canada.

2. Que les exemptions et déductions des revenus imposables allouées par l'alinéa (a) du sous-article un de l'article trois de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, soient modifiées de façon à prévoir une allocation raisonnable que le ministre pourra accorder à sa discrétion absolue pour dépréciation, en biffant l'exemption pour toute dépense sur le capital pour renouvellements ou pour le développement d'une affaire et en ajoutant une disposition à l'effet que le ministre, en déterminant le revenu dérivé des coupes de bois, tiendra compte de leur épuisement.

3. Que l'exemption de deux cents dollars pour chaque enfant de moins de seize ans qui dépend du contribuable pour son entretien, promulguée dans l'alinéa (b) du sous-article un de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1918, soit maintenue pour les fins de l'impôt normal seulement.

4. Qu'au lieu des dispositions de l'alinéa (d) du sous-article un de l'article trois de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, telle que modifiée par l'article deux du chapitre 25 des Statuts de 1918, il soit décrété que les dividendes reçus ou portés au crédit des actionnaires d'une corporation passible d'impôt sous l'empire des dispositions desdits Statuts ne soient pas frappés de la taxe normale aux mains des actionnaires, mais soient passibles des dispositions touchant la supertaxe et la surtaxe desdits Statuts, et des dispositions touchant la surtaxe dans les présentes résolutions. La somme d'exemption de la taxe normale accordée aux actionnaires ne dépassera pas le montant net de semblables dividendes après déduction des intérêts ou des frais de port, s'il en est, du chef de ces dividendes; à condition toutefois:

(a) Qu'en déterminant le revenu nulle déduction ne sera accordée du chef des frais personnels et de subsistance; et dans les cas ou les frais personnels et de subsistance forment partie des profits, gains ou rémunération du contribuable, ils seront taxés au titre de revenu pour les fins de la présente loi;

(b) Que les déficits ou pertes éprouvés dans les transactions faites en vue d'un profit, mais non liées aux affaires, au commerce, à la profession ou à l'occupation principale du contribuable, ne soient pas déduits du revenu dérivé des affaires, du commerce, de la profession ou de l'occupation principale du contribuable dans la détermination de son revenu imposable.

5. Qu'il soit décrété, au lieu des dispositions du sous-article quatre de l'article trois de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, qu'une part du contribuable dans les gains et profits indivis et indistribués d'une corporation ne soit pas censée un revenu imposable du contribuable, à moins que le ministre ne soit d'avis que l'accumulation de semblables gains et profits indivis et indistribués ne soit faite dans le but d'éluder l'impôt, et dépasse ce qui est raisonnablement nécessaire aux fins des affaires.

6. Que les dividendes ou les primes aux actionnaires, payés et portés au crédit de ses actionnaires par une compagnie le ou après le 1er janvier 1917, seront imposables au titre de revenu du contribuable dans l'année où ils auront été reçus et portés à son crédit, à moins d'être exclusivement payés à même un excédent ou des profits accumulés en mains avant le 1er janvier 1917. Nul dividende ou prime d'actionnaires ne sera censé payé ou porté au crédit à même un excédent ou des profits accumulés en mains avant le 1er janvier 1917, si les recettes de la corporation, depuis le commencement de l'exercice de comptabilité terminée en 1917 suffisent à pourvoir audit dividende ou autres dividendes imposables ou payés ou portés au crédit depuis la date en question:

(a) Le revenu d'un bénéficiaire d'une succession sera jugé comprendre la somme accrue pendant chaque année d'impôt, et à laquelle lui, ses hoirs et ayants droit ont droit du chef du revenu de la succession, qu'il soit ou non distribué;

(b) Toute partie de la rémunération d'un contribuable retenue par son employeur du chef d'une assurance, d'un bénéfice de maladie, d'une retraite, d'un fond ou d'un régime de pension, sera allouée au titre d'une exemption ou déduction du revenu du contribuable pour les fins de l'impôt sur le revenu; et tout paiement fait à un employé à même ce fonds ou ce régime sera compris comme revenu imposable de l'employé.

7. Qu'il sera taxé, perçu et payé, sur le revenu de l'année précédente, de toute personne habitant ou demeurant habituellement au Canada, ou employé au Canada, ou faisant affaires quelconques au Canada, sauf les corporations et les compagnies à fonds social, les taxes suivantes:

(a) Quatre pour cent sur tout revenu dépassant mille dollars, mais ne dépassant pas six mille dollars, dans le cas de personnes non mariées et de veuves ou veufs sans enfants et dépassant deux mille dollars, mais ne dépas-

sant pas six mille dollars dans le cas de toute autre personne;

Huit pour cent sur tout revenu dépassant six mille dollars dans le cas de toutes les personnes.

Et en outre, la surtaxe suivante:

(b) Un pour cent sur le montant par lequel le revenu excède cinq mille dollars et n'excède pas six mille dollars.

Deux pour cent sur le montant par lequel le revenu excède six mille dollars, mais n'excède pas huit mille dollars.

Trois pour cent sur le montant par lequel le revenu excède huit mille dollars, mais n'excède pas dix mille dollars;

Quatre pour cent sur le montant par lequel le revenu excède dix mille dollars, mais n'excède pas douze mille dollars;

Cinq pour cent sur le montant par lequel le revenu excède douze mille dollars, mais n'excède pas quatorze mille dollars;

Six pour cent sur le montant par lequel le revenu excède quatorze mille dollars, mais n'excède pas seize mille dollars;

Sept pour cent du montant par lequel le revenu excède seize mille dollars, mais n'excède pas dix-huit mille dollars;

Huit pour cent du montant par lequel le revenu excède dix-huit mille dollars, mais n'excède pas vingt mille dollars;

Neuf pour cent du montant par lequel le revenu excède vingt mille dollars, mais n'excède pas vingt-deux mille dollars;

Dix pour cent du montant par lequel le revenu excède vingt-deux mille dollars, mais n'excède pas vingt-quatre mille dollars;

Onze pour cent du montant par lequel le revenu excède vingt-quatre mille dollars, mais n'excède pas vingt-six mille dollars;

Douze pour cent du montant par lequel le revenu excède vingt-six mille dollars, mais n'excède pas vingt-huit mille dollars;

Treize pour cent du montant par lequel le revenu excède vingt-huit mille dollars, mais n'excède pas trente mille dollars;

Quatorze pour cent du montant par lequel le revenu excède trente mille dollars, mais n'excède pas trente-deux mille dollars;

Quinze pour cent du montant par lequel le revenu excède trente-deux mille dollars, mais n'excède pas trente-quatre mille dollars;

Seize pour cent du montant par lequel le revenu excède trente-quatre mille dollars, mais n'excède pas trente-six mille dollars;

Dix-sept pour cent du montant par lequel le revenu excède trente-six mille dollars, mais n'excède pas trente-huit mille dollars;

Dix-huit pour cent du montant par lequel le revenu excède trente-huit mille dollars, mais n'excède pas quarante mille dollars;

Dix-neuf pour cent du montant par lequel le revenu excède quarante mille dollars, mais n'excède pas quarante-deux mille dollars;

Vingt pour cent du montant par lequel le revenu excède quarante-deux mille dollars, mais n'excède pas quarante-quatre mille dollars;

Vingt et un pour cent du montant par lequel le revenu excède quarante-quatre mille dollars, mais n'excède pas quarante-six mille dollars;

Vingt-deux pour cent du montant par lequel le revenu excède quarante-six mille dollars, mais n'excède pas quarante-huit mille dollars;

Vingt-trois pour cent du montant par lequel le revenu excède quarante-huit mille dollars, mais n'excède pas cinquante mille dollars;

Vingt-quatre pour cent du montant par lequel le revenu excède cinquante mille dollars, mais n'excède pas cinquante-deux mille dollars;

Vingt-cinq pour cent du montant par lequel le revenu excède cinquante-deux mille dollars, mais n'excède pas cinquante-quatre mille dollars;

Vingt-six pour cent du montant par lequel le revenu excède cinquante-quatre mille dollars, mais n'excède pas cinquante-six mille dollars;

Vingt-sept pour cent du montant par lequel le revenu excède cinquante-six mille dollars, mais n'excède pas cinquante-huit mille dollars;

Vingt-huit pour cent du montant par lequel le revenu excède excède cinquante-huit mille dollars, mais n'excède pas soixante mille dollars;

Vingt-neuf pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante mille dollars, mais n'excède pas soixante-deux mille dollars;

Trente pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-deux mille dollars, mais n'excède pas soixante-quatre mille dollars;

Trente et un pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-quatre mille dollars, mais n'excède pas soixante-six mille dollars;

Trente-deux pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-six mille dollars, mais n'excède pas soixante-huit mille dollars;

Trente-trois pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-huit mille dollars mais n'excède pas soixante-dix mille dollars;

Trente-quatre pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-dix mille dollars, mais n'excède pas soixante-doue mille dollars;

Trente-cinq pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-douze mille dollars, mais n'excède pas soixante-quatorze mille dollars;

Trente-six pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-quatorze mille dollars, mais n'excède pas soixante-seize mille dollars:

Trente-sept pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-seize mille dollars, mais n'excède pas soixante-dix-huit mille dollars;

Trente-huit pour cent du montant par lequel le revenu excède soixante-dix-huit mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt mille dollars;

Trente-neuf pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-deux mille dollars;

Quarante pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-deux mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-quatre mille dollars;

Quarante et un pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-quatre mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-six mille dollars;

Quarante-deux pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-six mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-huit mille dollars;

Quarante-trois pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-huit mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-dix mille dollars;

Quarante-quatre pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-dix mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-douze mille dollars;

Quarante-cinq pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-douze mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-quatorze mille dollars;

Quarante-six pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-quatorze mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-seize mille dollars;

Quarante-sept pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-seize mille dollars, mais n'excède pas quatre-vingt-dix-huit mille dollars;

Quarante-huit pour cent du montant par lequel le revenu excède quatre-vingt-dix-huit mille dollars, mais n'excède pas cent mille dollars;

Cinquante-deux pour cent du montant par le quel le revenu excède cent mille dollars, mais n'excède pas cent cinquante mille dollars;

Cinquante-six pour cent du montant par lequel le revenu excède cent cinquante mille dollars, mais n'excède pas deux cent mille dollars;

Soixante pour cent du montant par lequel le revenu excède deux cent mille dollars, mais n'excède pas trois cent mille dollars;

Soixante-trois pour cent du montant par lequel le revenu excède trois cent mille dollars, mais n'excède pas cinq cent mille dollars;

Soixante-quatre pour cent du montant par lequel le revenu excède cinq cent mille dollars, mais n'excède pas un million de dollars;

Soixante-cinq pour cent du montant par lequel le revenu excède un million de dollars;

8. Qu'au lieu des dispositions du sous-article deux de l'article quatre de la loi de l'Impôt de guerre sur le revenu, 1917, telle que décrétées par l'article trois du chapitre 25 des Statuts de 1918, il soit décrété que les corporations et compagnies à fonds social, créées ou organisées d'une façon quelconque, paieront dix pour cent sur les revenus dépassant deux mille dollars; mais ne seront pas assujettis à la surtaxe; toute corporation ou compagnie à fonds social dont l'exercice financier n'est pas l'année civile, fera un rapport et calculera la taxe qu'elle doit payer d'après son revenu de l'exercice financier terminé pendant l'année civile pour laquelle le rapport est fait.

9. Toute personne faisant affaires en société sera passible de la taxe du revenu en sa qualité individuelle seulement à condition toutefois que le mari et la femme faisant affaires ensemble ne seront pas jugés associés pour une fin quelconque de la loi de l'impôt de guerre du revenu, 1917.

10. Qu'un membre d'une société, ou un propriétaire d'une affaire dont l'exercice financier diffère de l'année civile, fera rapport du revenu de ses affaires, et sa taxe sera calculée d'après le revenu de ses affaires pour la période financière terminée pendant l'année civile pour laquelle ledit rapport est fait.

11. Qu'il soit décrété, au lieu des dispositions du sous-article cinq de l'article quatre de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, que les contribuables auront droit aux déductions suivantes de la somme qui autrement serait payable, par eux, pour impôts sous l'empire des dispositions de ladite loi:—

(a) La somme payée par ledit contribuable sous l'empire des dispositions de la Partie I de la loi spéciale des revenus de guerre, 1915, et de tous ses amendements ou de la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, et de tous ses amendements; à condition toutefois qu'en calculant le revenu imposable ci-dessous, le contribuable n'incluera pas les taxes payées sous l'empire desdites lois dans les dépenses de ses affaires, et le ministre pourra déterminer toute question survenant en conséquence de toute divergence dans les différentes périodes pour lesquelles les impôts, sous l'empire desdites lois et de la législation proposée respectivement, sont payables et la décision du ministre en l'espèce sera péremptoire. Dans le cas d'une société, chaque associé aura droit de déduire telles parties de l'impôt payé par la société sous l'empire de la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, et de tous ses amendements qui peuvent correspondre à ses intérêts dans les revenus de la société à condition que telle déduction n'effectera pas l'assujettissement du contribuable à la taxe ci-dessous du chef de tout revenu qui ne fait pas partie des profits imposés sous l'empire de la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916; mais ce revenu sera taxé pour les fins de l'impôt sur le revenu tout comme s'il constituait simplement le revenu unique du contribuable.

(b) La somme payée à la Grande-Bretagne ou à l'une quelconque de ses colonies ou dépendances autonomes pour l'impôt sur le revenu du chef du revenu du contribuable, provenant de sources en icelles, et la somme payée à tout pays étranger pour impôt sur le revenu du chef de revenus du contribuable découlant de sources en iceux, s'il en est, et seulement si ledit pays étranger en imposant semblable taxe accorde un crédit identique aux personnes qui retirent des revenus de sources canadiennes; à condition, que cette déduction ne dépasse en aucun temps la somme de la taxe qui serait autrement payable sous l'empire des dispositions de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1918, ou des présentes résolutions, du chef de semblable revenu dérivé de sources dans la Grande-Bretagne ou dans l'une quelconque de ses colonies ou dépendances autonomes, ou dans un pays étranger; et à condition de plus que la dite déduction sera allouée seulement si le contribuable fournit la preuve satisfaisante au ministre, en indiquant la somme et autres détails relatifs aux revenus découlant des sources dans la Grande-Bretagne ou dans l'une quelconque de ses colonies ou dépendances autonomes ou dans un pays étranger.

12. Qu'au lieu des dispositions de l'alinéa (1) de l'article cinq de la loi de l'impôt sur le revenu, 1917, il soit décrété que le revenu net découlant de toute obligation ou autre garantie du Dominion du Canada, émise avec exemption de tout impôt sur le revenu établi conformément à une législation du Parlement du Canada, après déduction de l'intérêt ou des services d'intérêt, s'il en est, du chef dudit revenu, ne soit pas imposé sous l'empire de ladite législation.

13. Que toute personne requise de faire un rapport de son revenu sous l'empire du sous-article un de l'article sept de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, et qui manque de faire ce rapport dans le délai prévu à cette fin, sera passible d'une pénalité de vingt-cinq pour cent de la somme de la taxe payable, et toute autre personne qui est requise de faire un rapport sous l'empire des dispositions dudit article et qui manque de le faire dans le temps voulu, sera passible d'une amende de dix dollars par jour pendant tout le temps du manquement comme susdit; et toutes ces pénalités seront imposées à la personne tenue de faire rapport, et perçues d'elles de la façon dont les taxes sont imposées, perçues et encaissées. Le ministre pourra toutefois, sur demande, prolonger le délai accordé pour faire rapport, dans toute circonstance qu'il jugera raisonnable.

14. Que la date de l'imposition, fixée par le sous-article un de l'article dix, soit changée du trentième jour d'avril au trente-unième jour d'octobre, et qu'à défaut de paiement dans les trente jours datant de l'envoi par la poste de

l'avis d'impôt, une pénalité de cinq pour cent de la somme de la taxe sera ajoutée à celle-ci; et ci-après une pénalité supplémentaire d'un pour cent par mois sera ajoutée pour chaque mois additionnel ou partie du mois durant quoi ladite taxe et pénalité demeureront impayées.

15. Que le ministre pourra rembourser toute taxe ou pénalité injustement ou illégalement imposée et perçue, mais nul remboursement ne sera accordé du chef d'une erreur supposée dans l'imposition, à moins qu'une demande à cette fin ne soit faite dans les douze mois suivant la date du paiement de la taxe ou de la pénalité.

16. Que toute banque chartée du Canada pourra recevoir en dépôt, sans frais d'escompte ou de commission, tout chèque fait payable au Receveur général du Canada, en paiement d'une taxe ou pénalité imposée par la législation proposée, qu'il soit tiré sur la banque recevant le chèque ou sur toute autre banque chartée du Canada.

17. Que, sauf pour telles dispositions qui s'appliquent aux rapports sur la taxe du revenu et sur l'imposition du revenu pour l'année 1919, et aux périodes de comptabilité finissant en 1919 et subséquemment, et qui sont applicables aux rapports sur la taxe du revenu et aux impositions du revenu pour l'année 1918, et aux périodes de comptabilité finissant en 1918 et subséquemment, pour les fins d'administration, toutes autres dispositions de la législation proposée seront censées, pour les fins d'administration, et seront interprétées, comme ayant force et vigueur de loi à compter de la date à laquelle la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, est entrée en vigueur.

Relativement au paragraphe 1er, on a soulevé la question de savoir si l'impôt sur le revenu est payable sur les indemnités. Tous les honorables députés, pour ainsi dire, ont admis que cela devrait être; il est désirable, toutefois, que le texte de la disposition soit parfaitement claire.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, à titre de récompense pour la sympathique manifestation dont j'ai été l'objet, cet après-midi, je propose le renvoi de la suite du débat.

l'hon. M. MURPHY: Avant que la Chambre statue sur cette proposition, je demanderai au ministre des Finances de vouloir bien corriger, sans délai, une erreur d'interprétation due à la rapidité de son discours. Est-ce que la diminution de 7½ p. 100 des droits sur le charbon bitumineux, qu'il a mentionnée, s'applique à tout le charbon bitumineux brûlé dans le pays ou à celui qu'utilisent les chemins de fer seulement?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A tout le charbon bitumineux.

M. COCKSHUTT: Puis-je demander au ministre si les tracteurs agricoles continueront à être exonérés de tout droit? Sinon quels seront les droits imposés sur les tracteurs valant 1,400 piastres ainsi que sur ceux qui valent plus ou moins que cette somme?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les tracteurs valant jusqu'à 1,400 piastres sont exempts de tout droit, à la suite de l'arrêté du conseil adopté à cet effet et encore en pleine vigueur; les droits sont remis à l'acheteur jusqu'à concurrence de 1,400 piastres. Relativement aux machines valant plus de 1,400 piastres, elles sont sujettes à la diminution de droits que j'ai mentionnée tout à l'heure.

Sir HERBERT AMES: Je demanderai au ministre des Finances. . . .

M. l'ORATEUR: Si les honorables députés persistent à vouloir poser des questions au ministre, je demanderai que la motion soit retirée. Une motion de renvoi ne prête pas à discussion.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Sauf avec le consentement de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Est-ce que la Chambre consent à ce que l'honorable député retire sa motion?

M. McMASTER: Je suis tout prêt à la retirer pour que la députation ait le loisir de demander des renseignements.

M. l'ORATEUR: S'il y a opposition, je mettrai la motion aux voix.

(La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 19), déposé par l'honorable M. Reid (ministre des Chemins de fer et Canaux), tendant à refondre et à modifier la loi des chemins de fer.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE RELATIVEMENT AU PILOTAGE ET AUX CAPITAINES DE PORT.

Le projet de loi (bill n° 122), déposé par l'honorable M. Ballantyne (ministre de la Marine et des Pêcheries), tendant à modifier la loi de la marine marchande en ce qui concerne le pilotage et les maîtres de port, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (le Gouverneur en conseil peut nommer le ministre administrateur du pilotage).

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

discussion en comité, il y a quelques jours, de la résolution relative à cette matière, j'ai expliqué à la députation quel est l'objet du présent bill. Il a d'abord pour but de permettre que le Gouverneur en conseil prenne à sa charge le service du pilotage, suivant l'avis de la commission royale nommée il y a environ un an. Je parle des ports d'Halifax, de Sydney, de Saint-Jean (N.-B.), de Victoria et de Nanaïmo. La présentation de ce projet a pour but d'accroître considérablement la valeur du service de pilotage, chose grandement nécessaire à l'heure actuelle. Elle a pour but, en deuxième lieu, d'accroître de cinq à sept dollars les droits sur les navires de plus de mille tonnes de registre, afin de permettre que les maîtres de certains ports puissent retirer $1,200 si les droits atteignent cette somme, au lieu de $600 par année quand les droits atteignaient ce montant.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce projet n'est-il pas celui que l'on a soumis à la Chambre l'autre jour?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, c'est un autre bill.

L'hon. M. LEMIEUX: Y a-t-il modification?

L'hon. M. BALLANTYNE: Le projet dont parle l'honorable député traitait du cas des maîtres du port d'Halifax, celui-ci s'applique aux maîtres des autres ports.

M. VIEN: Le ministre n'a-t-il pas dit que cet article 432 l'autoriserait à se substituer aux corps de pilotage de diverses régions?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non, ce n'est pas ce qu'il fait. Les services de pilotage de Québec et de Montréal relèvent depuis douze ou treize ans du ministre de la Marine et des Pêcheries. Le bill actuel ne gêne en rien l'action des autorités locales du pilotage, il se borne à faire cesser la juridiction des commissions locales de pilotage dans les ports que je nomme et il investit de cette autorité le Gouverneur en conseil, ou, quant à ces ports, le ministre de la Marine et des Pêcheries, de même qu'il en est des ports de Québec et de Montréal.

Sur l'article 3 (traitement des maîtres de port porté de $600 à $1,200).

M. McKENZIE: Dans le port de Sydney, on ne fait rien payer aux navires qui arrivent. Est-ce que par cette loi il leur sera fait payer quelque chose?

L'hon. M. BALLANTYNE: A North-Sydney, la somme des droits perçus contre les navires a été, en 1918, de $839.50. Le capitaine de ce port touche $600 pour ses émoluments. Si les droits sur les navires montent à $1,000, son traitement sera de $1,000, sans jamais cependant pouvoir excéder la somme de $1,200. L'objet de ce bill est d'augmenter de cinq à sept dollars les droits que doivent acquitter les navires de plus de 1,000 tonnes, pour que ces capitaines mal rétribués aient une chance d'obtenir $1,200 de traitement, pourvu toujours que les droits montent à cette somme.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a-t-il nommé un capitaine du port à Canso?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je regrette de ne pas pouvoir répondre tout de suite à cette question, mais je prendrai des renseignements. J'ai vu que le Feuilleton mentionne cette affaire, et je compte pouvoir donner à mon honorable ami ce renseignement d'ici à une couple de jours.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le maître du port de Canseau étant décédé, il y a quelques mois, j'ai appris que la Commission du service civil allait le remplacer, mais j'ignore si elle l'a fait. Je tiendrais à le savoir et à connaître, en même temps, le nom du nouveau titulaire.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je tâcherai de donner une réponse aussitôt que possible. Ayant été malade durant quatre mois, je n'ai pu encore me mettre au courant de tout ce qui s'est passé en mon absence.

Sur le préambule.

M. VIEN: Que veut dire le ministre en décrétant qu'il aura priorité sur l'autorité qui préside maintenant au pilotage?

L'hon. M. BALLANTYNE: En dehors des ports de Montréal et de Québec, il existe des commissions locales de pilotage qui font un service volontaire. Ce bill a pour objet de les abolir et d'investir le ministre de la Marine de la même autorité dont il jouit maintenant quant aux ports de Québec et de Montréal. Nous allons mettre tous les ports du Canada sur un pied d'égalité.

M. McKENZIE: Cet acte comprend-il une disposition générale au sujet de la pension des pilotes? Les pilotes du Saint-Laurent bénéficient d'une pension. Quand

le ministre aura présidé durant quelque temps au pilotage, il s'appercevra qu'il a créé beaucoup de mécontentement en n'établissant pas de système de pension uniforme en faveur des pilotes. Est-il dit, dans le bill, que ce que l'on a fait pour les pilotes du Saint-Laurent, on va le faire pour ceux d'Halifax, de Sydney et des autres ports qu'on veut placer sous l'autorité du ministère ?

L'hon. M. BALLANTYNE: L'honorable député a raison, si nous n'établissons pas de système de pension uniforme, nous allons mécontenter les pilotes que nous plaçons sous l'autorité du ministère de la Marine. Les seuls qui reçoivent une pension actuellement, ce sont ceux du district de Québec. En 1906, lorsque l'honorable M. Brodeur était le ministre de la Marine, il y avait dans ce district-là cent seize pilotes. Il y en avait trop. Afin d'en réduire le nombre à soixante-quinze—il n'y en a plus que soixante et un—il fut alors décidé, par décret ministériel, qu'un pilote de Québec parvenu à l'âge de soixante-cinq ans devait être mis à la retraite et toucher une pension de 300 piastres. La somme requise pour le paiement de ces pensions doit être votée par le Parlement chaque année, mais l'honorable député a raison de soutenir qu'il ne faudrait pas accorder une pension aux pilotes de Québec seulement. Si mes collègues sont de mon avis, je présenterai probablement à la prochaine session un projet de loi pour abolir les pensions accordées jusqu'à présent aux pilotes de Québec ou pour allouer une pension raisonnable aux pilotes en général. Je suis en faveur de cette allocation, parce que l'examen des pilotes est très sévère, maintenant. Je sais un pilote du district de Québec, un jeune homme de trente-huit ans seulement, qui n'a pu subir, cette année, avec succès, l'épreuve de la vue. Etant donné que les pilotes doivent faire un long apprentissage et faire un service de plusieurs années comme pilotes lamaneurs et être ensuite exposés à ne pouvoir subir l'examen nécessaire, qui est absolument strict et a lieu tous les ans, il convient de les protéger en leur accordant une pension.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je comprends que les recettes des pilotes de Québec sont mises en commun, puis divisées également entre eux à la fin de l'année. S'il en est ainsi, combien ont-ils touché, l'année dernière ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Tous les pilotes du district de Québec ne reçoivent pas la pension de 300 piastres votée chaque année par le Parlement; ne la reçoivent que ceux qui faisaient partie du service à l'époque où fut rendu le décret ministériel en question. Parvenus à l'âge de soixante et cinq ans, ces pilotes sont mis à la retraite, avec pension de 300 piastres. Ceux qui sont entrés dans le service postérieurement au décret ne touchent pas de pension de l'Etat, mais ils en retirent une du fonds de pension du pilotage dont l'honorable député vient de parler. Les recettes brutes du pilotage du district de Québec se sont élevées, l'année dernière, à 125,000 piastres.

M. SINCLAIR (Guysbourough): Combien cela a-t-il représenté, pour chaque pilote ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Les pilotes ont un fonds considérable, il représente environ 90,000 piastres, et chaque pilote en retire 300 piastres par année, mais il est administré par les pilotes eux-mêmes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre ne doit pas vouloir dire qu'un pilote ne retire, en tout, que 300 par année ?

L'hon. M. BALLANTYNE: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je veux savoir combien chaque pilote a gagné pendant l'année, dans l'exercice de son métier.

L'hon. M. BALLANTYNE: Cela dépend beaucoup du nombre de voyages qu'il fait. Des pilotes gagnent $1,200 par année; la recette la plus élevée est d'environ $1,800. Parfois, les compagnies de navigation préfèrent confier toujours leurs vaisseaux à un certain pilote; par conséquent, des pilotes favoris gagnent plus d'argent que d'autres.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne suis pas sûr de bien saisir la situation au sujet des pensions, d'après les paroles du ministre. Pendant la discussion qui a eu lieu, l'autre soir, j'ai compris que les pilotes retraités touchent une pension, mais que les pilotes en activité de service n'en reçoivent pas. Ai-je bien compris? Je ne conçois pas pourquoi un pilote qui gagne de $1,200 à $1,500 obtiendrait une pension de l'Etat, mais il y a d'excellentes raisons de pensionner un pilote qui a exercé son métier pendant sa vie, et qui est devenu incapable de le faire, s'il existe une caisse de retraite pour ce cas-là. Dois-je comprendre que les pilotes qui gagnent un certain montant, chaque année, reçoivent une pension?

L'hon. M. BALLANTYNE: Deux modes de pension s'appliquent aux pilotes de la

province de Québec. D'après l'un, les pilotes qui exerçaient leur métier en 1906, sont mis à la retraite lorsqu'ils atteignent soixante-cinq ans, et ils touchent une pension de $300, qui leur est accordée tous les ans par le Parlement. D'après l'autre, les pilotes qui, à cause de la faiblesse de leur vue ou pour d'autres raisons, ne pourraient pas subir l'examen de pilotage, reçoivent une pension de la caisse de retraite des pilotes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans ce cas, des pilotes qui exerçaient leur métier en 1906 et qui l'exercent encore et gagnent une certaine somme tous les ans, reçoivent aussi une pension?

L'hon. M. BALLANTYNE: Ils ne reçoivent pas de pension tandis qu'ils exercent leur métier; cependant, lorsqu'ils atteindront soixante-cinq ans, ils seront mis à la retraite et auront une pension annuelle de trois cents dollars. Le décret du conseil rendu en 1906 déclare formellement que les pilotes en question toucheront ces pensions, et j'ai cru que nous ne pouvions pas n'en tenir aucun compte. Toutefois, je suis d'avis que, à la prochaine session de la législature, nous ferions bien, comme le chef de l'opposition l'a laissé entendre, d'établir un mode de pensions qui s'appliquera à tous les pilotes, d'un bout à l'autre du Canada, et qui ne s'appliquera pas exclusivement à ceux du district de Québec.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Gouvernement fournit-il des bateaux aux pilotes?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien cela coûte-t-il au pays?

L'hon. M. BALLANTYNE: Tout dépend du port dont parle l'honorable député. Je n'ai pas de renseignements circonstanciés sous la main, mais le département procure un bateau aux pilotes dans tous les principaux ports.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crois savoir que les pilotes d'Halifax, de Saint-Jean et des autres ports du littoral de l'Atlantique, fournissent leurs propres bateaux. Lorsqu'ils vont rencontrer les paquebots, ils se servent de leurs propres bateaux et ils paient la dépense de ces bateaux. Cependant, dans le cas des pilotes du Saint-Laurent, il semble que l'Etat leur fournit des bateaux. Je veux savoir combien il entretient de bateaux à Québec ou à Rimouski, et quels sont les frais d'entretien annuels.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons qu'un bateau à vapeur. Je regrette de n'avoir pas prévu que cette question me serait posée. Je tâcherai de procurer ces renseignements à l'honorable député. En ce qui concerne les ports d'Halifax et de Saint-Jean, les pilotes fournissent leurs propres bateaux. Si nous nous emparions de ces organisations de pilotage, il ne serait que juste que nous procurions des bateaux aux pilotes. Tous les pilotes devraient être sur le même pied.

M. PELLETIER: Afin de renseigner le représentant de Guysborough, je puis dire que le seul bateau fourni par l'Etat se trouve à la Pointe-aux-Pères. Lorsque le Gouvernement a remplacé le Bic par la Pointe-aux-Pères, les pilotes possédaient leur propre goélette pour se rendre du quai aux vapeurs qui arrivaient. Le changement a augmenté la distance de 18 milles, et il a été convenu, en ce temps-là, que le département procurerait un bateau aux pilotes. Ils n'ont qu'un bateau à la Pointe-aux-Pères pour les conduire du quai aux vapeurs et vice versa.

M. McKENZIE: Les pilotes du port de Sydney sont constitués en corporation par la loi, et ils administrent entièrement leurs affaires. Ils ont des directeurs pour leur association et des membres de la commission de pilotage.

Les droits sont perçus, je crois, aux bureaux des douanes de Sydney-Nord et de Sydney, pour être ensuite transmis au secrétaire l'association, qui fait le partage du montant entre les pilotes. Maintenant, l'on va créer un nouveau rouage qui mettra l'administration du pilotage sous la direction du ministère. J'ai fait observer, l'autre jour, au ministre que certains fonctionnaires se trouveraient probablement désormais sans emploi, et je désirerais savoir ce qu'il entend faire à cet égard. C'est une question assez sérieuse que d'enlever à des hommes l'emploi qui constitue leur gagne-pain. Le président et le secrétaire de la commission de pilotage sont des employés salariés, de même que le secrétaire-trésorier. Quand il survient un changement radical de ce genre, le gouvernement a l'habitude de s'occuper, au moins dans une certaine mesure, des vieux fonctionnaires. Et ceci n'est pas pour dire que ces changements ne sont pas indubitablement dans l'intérêt général du pays. Mais, c'est pour une semblable raison que le ministère avait institué des pensions en 1906, lors des changements opérés dans l'administration du pilotage du Saint-Laurent. A l'occasion du changement actuel, je voudrais savoir si le ministre a une politique bien définie quant au rouage qu'il substi-

tuera à celui qui existe présentement dans l'administration du pilotage à Saint-Jean, à Halifax et au port de Sydney, aussi bien que sur la côte du Pacifique, où doivent se trouver des compagnies de pilotage de la même catégorie et du même genre.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous n'avons pas l'intention de renvoyer aucun des employés permanents. Il y a un secrétaire à Sydney du nom de M. Kimber, et le ministère, autant que je sache, n'a pas l'intention de le remplacer. Naturellement, les commissions locales de pilotage devront disparaître. Je crois savoir qu'il se trouve à Sydney quatre commissaires du pilotage qui touchent un très petit salaire, mais règle générale, de tels commissaires remplissent leurs fonctions gratuitement. Voilà le seul changement que nous ferons, sauf que nous nommerons un surintendant local des pilotes expérimenté dans la navigation et possédant un certificat de maître-marinier. A tous autres égards, le pilotage sera administré de la même manière, si ce n'est que les règlements seront mis plus rigoureusement en vigueur et rendus ainsi, je l'espère, plus efficaces.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il considéré le choix de celui qui remplira les fonctions de surintendant des pilotes? Je vois qu'une limite d'âge a été fixée pour les pilotes. Le ministre a-t-il songé à fixer une limite d'âge et à exiger des aptitudes spéciales pour le poste de surintendant?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas fixé d'âge, mais je souhaiterais avoir pour remplir cette position un homme de quarante à quarante-cinq ans, et au plus cinquante ans,—un marin d'expérience, possédant un certificat de maître-marinier et connaissant parfaitement les lois de la navigation, afin qu'il puisse rendre le service de pilotage, dont il sera chargé, le plus efficace possible. Nous n'avons pas encore arrêté quel salaire il recevra, mais nous voulons qu'il soit convenablement et équitablement rétribué. C'est la commission du service civil qui fera ces nominations sur la proposition du ministère de la Marine.

M. McKENZIE: Le ministre nous a dit, si j'ai bien compris, qu'il ne renverrait pas les employés qui sont indispensables à l'administration actuelle du pilotage. A l'heure présente, il y a deux hommes qui sont attachés à la commission du pilotage à Sydney, un trésorier-payeur et un secrétaire. Ce dernier est un M. Kimber, et j'oublie le nom du payeur. Il est donc entendu que ces employés garderont leur position, et que les droits seront perçus selon le système actuellement en vigueur.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je préciserai ma réponse en disant que nous n'avons pas l'intention de changer le moindrement le régime local. Les droits seront perçus et recouvrés de la façon usuelle, et nous espérons garder tous les employés. S'il arrivait—c'est une simple supposition que je fais—que le surintendant local déclare nécessaire d'employer un secrétaire et un trésorier, il nous faudrait alors agir en conséquence. Il est naturellement difficile de prévoir les propositions qui nous seront faites. Mais, d'une façon générale, je puis dire que ce n'est ni mon intention, ni celle du ministère de renvoyer les vieux employés qui s'acquittent efficacement de leur tâche.

M. McKENZIE: Sous le régime actuellement en vigueur, les commissaires du pilotage se réunissent deux fois l'an pour considérer les demandes qui leur sont adressées pour des positions de pilotage ou d'apprenti pilote. Si un pilote meurt ou que l'âge le force à le retraite, il faut lui choisir un remplaçant. Comment ces nominations se feront-elles désormais, et comment s'y prendra-t-on pour obtenir des apprentis pilotes? De quelle façon, par exemple, les pilotes du port de Sydney seront-ils choisis?

L'hon. M. BALLANTYNE: S'il survenait une vacance à Sydney ou si l'on avait besoin d'apprentis pilotes, le surintendant local des pilotes désignerait un candidat au surintendant général des pilotes que j'espère voir à Ottawa à la tête de tous les surintendants locaux. De cette façon nous pourrons avoir les renseignements nécessaires. Nous sommes guidés en grande partie par l'avis du pilote local et du surintendant général des pilotes ici.

M. McKENZIE: Le commerce dans le port de Sydney est réellement considérable; ce port est le troisième du Canada. Il est important pour les armateurs et la bonne renommée du port que le pilotage là-bas soit de premier ordre. Je crains que le ministre ne puisse obtenir un excellent service, s'il se fie à un seul particulier qui aura le droit exclusif de choisir les pilotes et les apprentis. Si je ne me trompe, le ministre a dit l'autre jour que les pilotes seraient soumis à une espèce d'examen. Cet examen se fera-t-il à des endroits déterminés? Il serait difficile pour ceux de Saint-Jean, Halifax ou Sydney de venir à Ottawa subir cet examen. De plus, ces personnes aimeraient bien savoir aussitôt

que possible quelle sorte d'examen elles doivent subir.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le district de Québec a soixante-deux pilotes et dix apprentis pilotes; le district de Montréal, cinquante et un; Sydney, trente-trois et sept apprentis. Nous avons trouvé que dans les districts de Montréal et de Québec l'administration par le ministre de la Marine et un surintendant local compétent donne de merveilleux résultats. Les examens auraient lieu, naturellement, dans différentes localités. Voici une ligne ou deux des conclusions de la commission royale nommée pour s'enquérir de la situation du pilotage dans ces districts:

Que les épreuves de la vue et de l'ouïe des pilotes et des apprentis actuels soient faites sur une base uniforme, la méthode s'appliquant aux divers districts.

L'examen sera le même dans tous les ports. Ils ajoutent:

Que ces épreuves aient lieu tous les ans pour les pilotes et les apprentis de moins de soixante-cinq ans et à tous les six mois pour les pilotes de soixante-cinq à soixante-dix ans.

Les commissaires suggèrent de plus que les pilotes et les apprentis pilotes subissent chaque année un examen de la vue, la chromopsie et l'ouïe devant un médecin et un fonctionnaire du département de la Marine, les deux choisis par le ministre. Ils proposent également que les épreuves de la vue soient les mêmes que pour les candidats aux fonctions de maîtres pilotes et maîtres pilotes en second. Je puis assurer aux honorables députés que mon seul but en proposant l'adoption de cette mesure par le comité est de rehausser le niveau du pilotage au Canada. Les armateurs la demandent et la commission royale la recommandent fortement. Notre expérience des districts de Montréal et de Québec a donné des résultats si satisfaisants que je n'hésite nullement à proposer l'adoption de ce projet de loi.

(Le préambule est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI AUTORISANT LA SOCIETE DE LA CROIX-ROUGE.

Le projet de loi (bill n° 130), déposé par sir Robert Borden, tendant à modifier la loi autorisant la société de la Croix-Rouge, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (les objets de la société devant comprendre les travaux en temps de paix).

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): L'article qu'on propose de modifier, article 2 du chapitre 68 des statuts de 1909 est ainsi libellé:

La société a pour but:

1. Fournir l'aide volontaire aux malades et aux blessés des armées en temps de guerre, conformément à l'esprit et aux conditions de la conférence de Genève, d'octobre 1863, et aussi du traité de la Croix-Rouge ou du traité de Genève du vingt-deux août 1864, auquel la Grande-Bretagne a donné son adhésion.

2. Remplir les devoirs assignés à une société nationale par chaque nation qui a accédé au dit traité, mais qui est affiliée à ladite British Red Cross Society.

3. Succéder à l'association non constituée en corporation, connue sous le nom de Canadian Red Cross Society, prendre à son nom tous les droits et biens dont cette société avait ci-devant, ou dont elle a maintenant la possession ou la jouissance, et tous les devoirs ci-devant remplis par elle.

Il est proposé par cette mesure d'ajouter à cet article un paragraphe 4 ainsi conçu:

(4) En temps de paix travailler et aider à l'amélioration de la santé, la prévention de la maladie et l'adoucissement des souffrances dans tout l'univers.

Quand le bill a été déposé, j'ai expliqué que l'on avait tenu à Genève une convention à laquelle étaient représentées un certain nombre des sociétés de la Croix-Rouge du monde et qu'à cette convention les sociétés de la Croix-Rouge avaient résolu d'entreprendre cette œuvre en temps de paix.

Cette idée a profondément frappé les représentants des diverses nations assemblées à la conférence de la paix de Paris et, quand la convention de la Ligue des nations fut finallement présentée et acceptée, elle contenait la clause suivante:

Les membres de la ligue s'engagent à encourager et promouvoir l'établissement et la coopération d'organisations volontaires nationales de la Croix-Rouge dûment organisées et ayant pour but l'amélioration de l'hygiène, la prévention des maladies et le soulagement des souffrances dans le monde entier.

Quand il présenta le texte définitif de la Ligue à une assemblée plénière de la Conférence de la paix, le 28 avril dernier, le président Wilson s'exprima en ces termes au sujet de cet article:

L'article XXV fait une mention particulière de la Croix-Rouge comme l'une des organisations internationales qui doivent se rattacher à la ligue et relier ses travaux aux siens.

L'objet de ce projet de loi est simplement de permettre à la société canadienne

de la Croix-Rouge de s'allier aux autres sociétés de même nature dans le monde entier pour pouvoir continuer ses travaux en temps de paix comme en temps de guerre.

M. THOMPSON (Yukon): Des représentants de l'organisation de la Croix-Rouge, de l'association ambulancière de Saint-Jean, de la brigade d'ambulance de Saint-Jean, et de l'ordre des infirmières Victoria se sont réunis à Ottawa, il y a deux ou trois mois, avec l'idée et dans le but de réunir ces quatre organisations en une seule qui aurait le Canada pour champ d'activité. Le fusionnement de ces quatre organisations a été admis lors de cette réunion. Plus tard, il est survenu quelque chose qui amena un changement d'attitude de la part de la société de la Croix-Rouge vis-à-vis du mouvement suggéré. J'ajouterai pour m'expliquer que, jusqu'à cette époque, la société de la Croix-Rouge n'avait fonctionné qu'en temps de guerre. L'association ambulancière de Saint-Jean avait fonctionné en temps de paix et dirigé un programme étendu d'enseignement, dont le résultat avait été la formation d'infirmiers d'urgence à l'usage des médecins ou de ceux qui ont besoin de ce travail. La brigade d'ambulance de Saint-Jean est une organisation qui employait ces étudiants préparés et dirigeait leurs travaux. L'ordre des infirmières Victoria, comme vous le savez tous, est une organisation d'infirmières qui étend ses fonctions au Canada tout entier. Pour éviter la répétition inutile du travail et pour empêcher ces organisations de labourer, si on peut dire, dans le même champ afin de trouver des fonds, les représentants de ces organisations ont cru qu'il serait bon d'unir leurs énergies et de les combiner. Conséquemment, j'ai été fort surpris, l'autre jour, de voir le premier ministre proposer cet amendement à la loi constituant la société de la Croix-Rouge. Je ne sais pas bien quelles raisons poussent la Croix-Rouge, organisation de guerre, à continuer ses travaux en temps de paix, étant donné qu'il existe au pays d'autres sociétés déjà organisées pour diriger ce travail et qui comprennent un personnel enseignant pour former les élèves, une organisation pour les administrer et aussi l'ordre des infirmières Victoria. Je ne critique pas l'amendement en particulier, mais je voudrais en savoir plus long sur la ligne de conduite qu'entend suivre la Croix-Rouge maintenant qu'elle pénètre dans un champ entièrement nouveau, c'est-à-dire qu'elle continue ses fonctions en temps de paix.

[Le très hon. sir Robert Borden.]

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je ne crois pas pouvoir mieux renseigner mon honorable ami que je ne l'ai déjà fait. Je ne sais rien de la réunion à laquelle il a fait allusion, et je crois qu'un arrangement entre les diverses organisations en question serait fort à désirer. Mais je veux lui faire remarquer qu'une telle fusion est impossible tant que cette société n'aura pas obtenu les pouvoirs qu'elle demande; je ne saurais m'imaginer qu'une opposition quelconque puisse exister quand il s'agit de donner à cette société l'occasion de poursuivre en temps de paix l'œuvre qu'elle a si admirablement conduite en temps de guerre.

Nous devons espérer que ceux à qui incombe la direction de ces sociétés ne se laisseront pas atteindre par aucun sentiment de jalousie ou de rivalité, mais qu'ils s'uniront vers un but concerté et commun dans la coopération qui leur permettra de faire tout le bien possible. Néanmoins, il est impossible pour la Croix-Rouge de tenter aucun travail de ce genre tant qu'elle ne possédera pas les pouvoirs que cet amendement doit lui donner.

M. COWAN: Les paroles du premier ministre me font grand plaisir, parce que je suis d'accord avec les sentiments qu'elles expriment. J'assistais à la réunion dont l'honorable député (M. Thompson) (Yukon) a parlé et je sais l'attitude qui y a été prise.

Le but n'était pas de fusionner toutes ces sociétés, mais de les faire coopérer. Il ne serait aucunement à désirer présentement que deux grandes sociétés ou plus, jouissant d'une situation élevée dans notre vie nationale, s'occupent à la même œuvre. Nous voulons prévenir des répétitions inutiles; les intérêts de la population seront ainsi mieux servis et au coût le plus bas. C'est pourquoi nous sommes désireux de voir une organisation entre ces différentes sociétés. J'espère que le ministre accordera toute l'aide possible à sa réalisation.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'emploierai certainement toute mon influence à cette fin, car je conviens entièrement de l'à-propos des observations de l'honorable député (M. Cowan). J'espère qu'en parlant des excellents services rendus par la Croix-Rouge, je ne me suis pas mal fait entendre, que je n'ai pas paru apprécier insuffisamment le travail magnifique exécuté par toutes les autres sociétés dont on a parlé cet après-midi.

(L'article est adopté).

Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A L'OUVERTURE D'UN CREDIT DE 10 MILLIONS POUR L'ENCOURAGEMENT DE L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

1. La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter une loi à l'effet d'encourager l'éducation technique au Canada.

2. Que pour les besoins de promouvoir et d'aider l'éducation technique au Canada, les sommes suivantes, formant une somme de dix millions de dollars, seront appropriées et payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, durant chaque exercice pour la période de dix années, commençant avec l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt, savoir:

(a) Durant l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt, sept cent mille dollars;

(b) Durant l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt et un, huit cent mille dollars;

(c) Durant l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt-deux, neuf cent mille dollars;

(d) Durant l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt-trois, un million de dollars;

(e) Durant l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt-quatre, la somme de un million cent mille dollars; et une somme semblable de un million cent mille dollars durant chaque exercice subséquent, jusqu'à l'expiration de l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars mil neuf cent vingt-neuf.

Ces dites sommes, sujettes aux conditions de la loi projetée, seront partagées et payées tous les quatre mois comme octrois aux gouvernements des différentes provinces dans la proportion desdites provinces respectivement, telle qu'établie par le dernier recensement fédéral.

3. Que l'octroi payable à toute province en aucune année ne devra excéder la somme pourvue pour chaque province par les présentes résolutions, ni devra excéder une somme équivalant à celle que ledit gouvernement provincial appliquera à l'éducation technique durant la même année.

4. Que, en déterminant l'octroi payable annuellement à aucune province, il ne sera nullement pris en considération les obligations ou dépenses encourues par ladite province concernant l'achat de l'emplacement, de la construction et de l'amélioration de l'édifice, ou de la fourniture de l'ameublement et de l'équipement pour aucune institution d'éducation technique établie dans cette province avant le premier jour d'avril 1919.

5. Que le paiement des octrois ci-autorisés sera fait sujet aux termes et conditions suivantes:

(a) tous les paiements devront être appliqués et servir à l'éducation technique de la manière arrêtée par le ministre et le gouvernement de chaque province; toute convention devra être approuvée par le Gouverneur en conseil;

(b) nulle partie d'aucun octroi ne devra servir en tout ou en partie au paiement d'obligations ou pour rencontrer des dépenses encourues d'aucune manière par aucune province avant la date du premier jour de juillet 1919, pour emplacements, constructions, fournitures ou équipement obtenus ou pourvus pour les fins d'éducation;

(c) pas plus de vingt-cinq pour cent de l'octroi annuel payable à aucune province ne pourra être appliqué à l'achat de terrain, la construction, l'extension ou l'amélioration des bâtisses ou la fourniture de l'ameublement et de l'équipement;

(d) chaque province qui profitera des avantages des stipulations de cette dite loi projetée devra fournir tous les ans au ministre un rapport indiquant le travail accompli dans ladite province pour promouvoir l'éducation technique, contenant tous les détails que le ministère peut exiger;

(e) le ministre sera le seul juge de toutes les questions et différends qui pourront survenir sous le régime de la loi projetée, ou de toute entente qui aura pu être conclue sous cette législation;

(f) toute province recevant un octroi devra fournir au ministre les documents qu'il jugera nécessaires pour démontrer que les octrois ainsi payés sont dépensés pour les fins de l'éducation technique, ainsi qu'il est pourvu par la législation projetée.

6. Toute partie d'aucune appropriation sous l'empire de cette législation proposée qui n'aura pas été dépensée à l'expiration desdits exercices, sera reportée et demeurera disponible selon sa répartition pour les fins de ladite législation proposée pendant une ou plusieurs années subséquentes; pourvu que pas plus de vingt-cinq pour cent d'aucune appropriation annuelle soit ainsi reporté et demeure disponible sans l'approbation du ministre.

7. Cette législation proposée ne sera appliquable à aucune province à moins que son gouvernement n'ait par un arrêté en conseil approuvé ses stipulations et signifier son désir d'en prendre avantage.

M. McKENZIE: Le ministre veut-il expliquer le principe de la résolution?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Un court exposé général de ma part en ce moment faciliterait probablement le travail du comité avant que nous entreprenions l'examen des articles séparément. Il n'est pas nécessaire que je m'étende longuement sur l'importance qu'il y a de développer l'enseignement technique au Canada. La question a été discutée ici en maintes circonstances depuis dix ans, et, si je comprends bien, la Chambre a été pour ainsi dire unanime à désirer que des mesures soient prises dans ce sens. Si je ne me trompe pas, c'est en 1915 que la question vint en discussion à la Chambre pour la dernière fois, sur la proposition de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). A ce moment-là, on discuta la question d'une façon très détaillée. A la fin du débat, l'honorable M. Rogers, qui était alors ministre des Travaux publics, donna à entendre à la Chambre que le gouvernement fédéral soumettrait, dans un avenir prochain, un projet ayant pour but d'aider à la cause de l'enseignement technique.

La résolution qui est maintenant soumise au comité explique les conditions dans lesquelles le gouvernement fédéral a maintenant l'intention d'assister les provinces dans l'œuvre de l'enseignement technique. On se rappelle qu'en 1910, une commission royale fut nommée pour faire un examen complet de la question. Cette commission se composait de sept membres et était présidée par le docteur James Robertson. Les commissaires étaient des personnes absolument qualifiées pour faire cette enquête. Au cours de plusieurs séances qui eurent lieu dans environ cent différents endroits au Canada, on recueillit les témoignages de 1,400 ou 1,500 personnes. La commission examina très attentivement et en détail la situation qui existait au Canada, et en plus de ses recherches ici, elle alla à l'étranger pour s'enquérir des conditions qui existaient en Angleterre, en Ecosse, en Irlande, en France, en Allemagne, en Suisse et aux Etats-Unis et s'assurer de ce que ces pays avaient fait pour l'avancement de l'enseignement professionnel et technique. Puis elle fit un rapport très élaboré et très long sur le résultat de ses recherches au Canada et à l'étranger, qui fut soumis au Parlement en 1913. Les membres du comité qui désirent se rendre compte exactement des conditions qui existaient à cette époque au Canada et dans les pays étrangers que la commission a visités, trouveront dans ce rapport des renseignements très nombreux et très intéressants. Dans le fait, on le considère comme un des meilleurs traités que l'on puisse trouver sur l'enseignement technique, et les membres du comité qui s'intéressent aux questions qui s'y rapportent, feront bien de le parcourir. Le rapport émettait l'avis que le Parlement fédéral consacre chaque année, pendant dix ans, une somme de $3,350,000 pour aider les provinces à développer l'enseignement professionnel et technique. Le Gouvernement n'a pas été en mesure de pouvoir donner suite aux conclusions de la commission sous ce rapport. L'enquête et le rapport avaient été faits avant la guerre—le rapport avait été soumis en 1913—et les députés qui font partie de ce comité comprendront tous que la situation actuelle du Canada n'est pas ce qu'elle était en 1913.

L'exposé fait aujourd'hui par le ministre des Finances, indique clairement les obligations que la guerre a imposées au gouvernement du Dominion. Je ne crains pas de dire, qu'à l'heure actuelle, les provinces sont, d'après moi, dans une situation financière aussi bonne, sinon meilleure, que l'administration fédérale, et que, par conséquent, il n'y a pas la même nécessité maintenant qu'en 1913 ou avant cela de les aider. Dans tous les cas, après avoir examiné attentivement toute la situation, le Gouvernement en est venu à la conclusion que, pour le moment du moins, nous ne devrons pas essayer de fournir la somme proposée par la commission.

Le but de cette résolution est de pourvoir au développement de l'enseignement technique pendant une période de dix ans, en distribuant une subvention de $10,000,000 entre les différentes provinces. Il y aura un premier versement de $700,000 cette année, et la subvention sera augmentée de $100,000 tous les ans jusqu'à ce que l'on atteigne le maximum de $1,100,000, et cela jusqu'à l'expiration des dix ans. Pour l'adoption de cette gradation, nous avons adopté le système employé pour les subventions prévues par la loi de l'assistance agricole, que le Parlement a adoptée il y a quelques années. Autrement dit, les subsides versés en vertu de ce projet de loi pour l'enseignement technique, seront identiques à ceux qui sont payables d'après la loi de l'assistance agricole, et la distribution en est pour ainsi dire semblable, à part une légère variante que je ne crois pas nécessaire dans ce cas-ci.

Ce serait une économie de temps que d'ajourner l'étude des détails du projet jusqu'à la délibération de chaque article.

Parlant de façon générale, il s'agit de consacrer, de concert avec les provinces, aux besoins de l'enseignement technique une somme de $700,000 au début qui monterait graduellement jusqu'à $1,100,000, le tout réparti sur une période de dix années, et la dépense globale à la fin de cette période devant être de $10,000,000. L'an dernier, cette question fut discutée à la conférence provinciale tenue à Ottawa—la conférence la plus nombreuse qui ait jamais eu lieu à Ottawa. La question y a été débattue à fond et en définitive on a conclu que ce projet pourrait se réaliser sans difficulté. Au cours des débats qui se sont déroulés ici, la question de juridiction a été l'objet d'une soigneuse discussion. Dans le débat qui eut lieu en 1916, sur la motion de l'honorable député de Maisonneuve, la plus grande partie de la discussion a probablement roulé autour de cette question de juridiction, et encore que la chose soit encore en suspens, les représentants de toutes les provinces, à la conférence de l'année dernière ont affirmé qu'ils ne prévoyaient pas de sérieuse difficulté en ce sens. On a fait obtenir à bon droit que l'application de la

loi touchant les auxiliaires de l'Agriculture s'est faite presque sans difficulté. Le ministre de l'Agriculture, ici même, et les ministres de l'Agriculture des gouvernements provinciaux ont facilement réussi à conclure un accord touchant l'emploi des fonds mis à la disposition des provinces par cette loi.

Tous les premiers ministres des provinces qui ont assisté à la conférence tenue, l'automne dernier, ont assuré le Gouvernement fédéral qu'ils ne prévoyaient pas de difficulté dans l'application de cette loi. Ils nous déclarèrent en outre, que, dans le but d'assurer l'emploi convenable et légitime de ces fonds, ils faciliteraient au Gouvernement fédéral la visite de ces institutions afin de constater si les fonds étaient bien consacrés au but prévu par la loi. Si le comité et la Chambre approuvent la mesure, il n'y a pas lieu d'appréhender le moindre embarras.

Il serait oiseux de se demander ici si c'est là une œuvre utile. Ces provinces, sans doute, ont déjà créé des écoles techniques; elles s'occupent de la rééducation professionnelle dans toutes ses branches; elles tiennent des écoles du soir industrielles; mais on l'avouera, cette œuvre n'a pas encore atteint les développements voulus. Il y a encore bien des progrès à réaliser à cet égard. On connaît la situation mondiale. Il existera une intense concurrence dans le monde industriel, et si le Canada veut jouer son rôle dans la lutte à laquelle il faut s'attendre d'ici à quelques années, il me semble qu'il est absolument nécessaire de prendre les mesures voulues pour outiller les ouvriers occupés dans nos industries et en outre former notre jeunesse, afin que le pays surpasse ses concurrents dans nos diverses industries. La plupart des provinces ont déjà réalisé des progrès en ce sens, et il faut leur en rendre l'honneur qu'elles méritent. Le pays est déjà doté de superbes écoles techniques. Il en faudrait d'avantage. Ces institutions entraînent beaucoup de frais de premier établissement et d'entretien. Tout ce que fera le Gouvernement fédéral pour donner plus d'extension à cette œuvre au Canada ralliera l'approbation du Parlement et du public canadien.

M. McKENZIE: Monsieur le président, j'en suis convaincu, tout le monde souscrira à l'observation formulée par le ministre, quand il affirme que le comité est déjà convaincu de la nécessité de l'enseignement technique au Canada. Sur cette question, nous sommes tous d'accord. C'est en 1890 que fut créée la commission par l'enseignement professionnel, dont le docteur Robertson fut nommé le président. J'ai eu le plaisir d'assister à quelques-unes de ses séances en divers endroits du pays et de constater qu'elle étudiait très à fond la question. Encore que je n'aie pas lu son rapport, je crois que c'est un véritable recueil de connaissances utiles et de principes directeurs dans le sens des objets pour lesquels on a créé cette commission. Comme le ministre l'affirme à bon droit, à cette étape de notre vie nationale, alors qu'il importe d'aspirer au premier rang en orientant tous nos efforts vers la production, il est essentiel que nos industries fonctionnent parfaitement et que tous les articles produits par nos manufactures en concurrence avec les industriels avertis des autres pays soient de première qualité et d'une parfaite exécution.

Quand nous prenons en considération toutes ces choses, on doit comprendre immédiatement combien il est nécessaire pour nous que nos ouvriers et nos femmes reçoivent un enseignement convenable pour pouvoir concourir avec les producteurs dans le monde entier.

En Nouvelle-Ecosse, nous avons un excellent collège technique. On a dépensé une somme considérable pour construire ce collège et peut-être même que le montant pouvait être regardé alors comme un peu trop élevé pour les moyens de la province. Néanmoins, le peuple a approuvé la dépense et un grand nombre de nos jeunes gens en ont retiré plus d'avantages que de la dépense consacrée à tout autre établissement d'instruction de la province.

Il existe une entente entre les différentes universités et les collèges grâce à laquelle deux années de cours dans une des universités comptent comme présence au collège, et ainsi en deux années un plus grand nombre d'étudiants peuvent obtenir leur diplôme dans l'enseignement particulier qu'ils veulent suivre, comme le génie civil ou quelque autre branche qu'ils pourraient désirer étudier.

Il est bon de rendre cette éducation technique très pratique et de la mettre autant que possible à la portée du public. En Nouvelle-Ecosse, on a l'avantage de pouvoir acquérir des connaissances pratiques plus étendues que celles que l'on enseigne dans ce collège, grâce à plusieurs petites écoles répandues dans la province, principalement dans le voisinage de nos mines de charbon. Nous avons de petites branches établies ça et là, dans lesquelles les jeunes gens sont instruits de façon à leur permettre de passer par les différents emplois qui se trou-

vent dans les mines de charbon. Ils suivent les cours pour obtenir des places de directeurs des travaux du sous-sol, de gérants et autres situations qui exigent un examen, et des candidats ont réussi à passer de très bons examens en suivant les cours de ces écoles qui sont ordinairement des écoles du soir. Je conseillerais au ministre d'encourager l'amélioration de ces écoles locales, en coopérant avec les autorités des provinces dans tout le Dominion. Elles rencontrent aujourd'hui des difficultés. Le professeur ne reçoit qu'un faible traitement, et c'est habituellement un homme qui doit travailler pour gagner sa vie pendant le jour et qui consacre, peut-être, trois ou quatre soirs par semaine à enseigner dans ces écoles.

Les écoles ont accompli une œuvre excellente en encourageant nos jeunes gens. Nous devons dire avec fierté que s'il y a vingt ou trente ans nous avions peu de nos jeunes gens comme gérants de mine en Nouvelle-Ecosse, et si nous devions les faire venir d'Ecosse, d'Angleterre et du Pays de Galles, la situation est tout à fait différente maintenant. Bien que nous ayons dix fois autant de gérants maintenant qu'alors, nous n'avons pas d'autres personnes pour diriger nos travaux que les hommes de notre province qui ont reçu leur instruction dans nos écoles et dans nos collèges. J'espère que le ministre reconnaîtra qu'il convient et qu'il est possible de développer cet enseignement pour toutes les industries du pays.

Dans les grands centres manufacturiers, il est très désirable de développer l'éducation technique parmi les ouvriers et de s'arranger de façon à ce que ce soit un avantage pour toute personne occupée dans une industrie quelconque, qu'elle suive un cours d'enseignement dans quelques-unes de ces écoles.

Je désire attirer l'attention du ministre sur quelque chose qui a rapport à la construction des navires au Canada. Il y a environ quarante ans, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard s'occupaient beaucoup de constructions maritimes, en grande partie de navires en bois, mais l'industrie avait cessé d'être en vogue et très peu de gens s'en occupaient. Depuis la guerre, il y a eu comme une reprise de la construction maritime sur nos côtes du Pacifique et de l'Atlantique, mais le côté désagréable est que dans beaucoup de cas il a été extrêmement difficile de trouver des gens qui connaissaient quelque chose à la construction d'un bateau.

J'ai eu connaissance dans mon propre comté que des hommes se sont réunis, ont formé une compagnie et se sont mis à construire des bateaux, mais ils ont trouvé qu'il était très difficile de se procurer un constructeur naval expérimenté. Finalement, ils ont trouvé, je crois, à Terreneuve, un homme qui possédait les connaissances nécessaires.

Comme la construction des navires en bois, en fer et en acier sont à peu près du même genre, je demanderai au ministre d'ouvrir des champs plus vastes à ce genre de travaux, et que la dépense d'argent ne soit pas limitée d'une façon trop étroite. On devrait donner le plus grand développement possible à nos idées dans ce sens et placer ainsi le Canada sur la grande route qui conduit à la prospérité dans toutes les branches d'entreprises commerciales, à la production et au développement général pour lesquels nous sommes si bien doués et que les ressources de notre pays nous rendent si capables d'entreprendre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je dois féliciter le ministre de son esprit d'entreprise, et je suis vraiment très content que l'on fasse quelque chose, en ce moment, pour contribuer à la diffusion de l'enseignement technique. Je fais partie de cette Chambre depuis environ quinze ans et nous y avons discuté la question dans plusieurs occasions, mais nous avons été très lents quand il s'est agi d'aboutir.

Le seul reproche que je puisse faire au sujet du dépôt de cette proposition, c'est que les dispositions de la loi ne seront pas en vigueur avant l'année prochaine.

L'hon. M. CALDER: Les dispositions de la loi s'appliqueront à l'exercice en cours.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je retire donc l'objection que j'ai avancée. Un autre aspect du problème que je désire mettre en lumière, c'est que le Gouvernement fédéral ne devrait pas entraver les provinces au sujet de l'enseignement technique, que le gouvernement provincial est plus en état de diriger sous sa responsabilité.

Le Gouvernement du jour me semble en train d'élaborer un programme tendant à empêcher les législatures locales d'agir indépendamment de l'autorité fédérale en ces matières. Cela est évident en ce qui concerne la construction des habitations ouvrières et la voirie, et c'est encore la même chose avec ce projet de répandre partout les bienfaits de l'éducation technique. Pour moi, l'intérêt général du pays serait mieux servi si, du moment que le Gouvernement fédéral a des fonds à consacrer à

des fins provinciales, il mettait ces deniers à la disposition des gouvernements provinciaux, sous la forme de subventions, en leur laissant la responsabilité de les appliquer dans l'intérêt bien entendu des provinces.

Pour ce qui est du projet en discussion, son succès ou sa faillite dépendra beaucoup de la façon dont la loi sera appliquée.

Dans la province d'où je viens, les arts domestiques et les travaux manuels sont enseignés dans les principales écoles publiques; dans les régions minières, mon honorable ami (M. McKenzie) l'a fait observer tout à l'heure, des écoles existent depuis un grand nombre d'années où les mineurs ont l'avantage d'apprendre le côté technique de leur métier. Enfin dans les centres industriels, nous avons des écoles du soir et d'autres institutions où les jeunes gens peuvent suivre des cours d'enseignement professionnel.

Je demanderai au ministre, si les sommes que débourse une province pour l'enseignement professionnel lui seront créditées par le pouvoir fédéral, lorsqu'il s'agira de fixer la part qu'elle sera appelée à contribuer? Dois-je comprendre que d'après le projet en discussion, si le Gouvernement fédéral affecte disons 100,000 piastres à l'enseignement professionnel dans une province, le gouvernement provincial sera obligé de contribuer de son côté une somme égale?

Si j'interprète fidèlement les intentions du Gouvernement, la province de la Nouvelle-Ecosse, pour ne citer qu'un exemple, où les villes et les municipalités contribuent au maintien de certaines écoles qui donnent des cours de travaux manuels, d'arts domestiques, etc., fera-t-elle compter ces sommes relativement à la contribution qu'elle devra verser pour l'enseignement technique?

Tout dépendra, je le répète, de la façon dont la loi sera appliquée; si le ministre toutefois insiste pour que les contributions des provinces soient entièrement consacrées à ce qu'on nomme dans un sens étroit l'enseignement professionnel, l'application de la loi s'en trouvera modifiée.

L'hon. M. CALDER: Je ferai observer que la résolution, en fixant l'allocation payable à une province, ne tient nullement compte des dettes ou des dépenses qu'elle aura contractées pour l'acquisition des terrains, l'érection ou l'amélioration des édifices ou l'achat des meubles et de l'outillage des institutions techniques établies dans les provinces antérieurement au premier avril 1919. C'est-à-dire que le Gouvernement fédéral ne tiendra pas compte des dépenses d'établissement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne veux pas parler des frais d'établissement.

L'hon. M. CALDER: J'en viens à la question qu'a soulevée l'honorable député aux termes du projet, le Gouvernement fédéral n'a pas l'intention d'accorder des subventions aux provinces aux fins d'encourager l'enseignement des arts domestiques, des travaux manuels ou d'autres arts de même nature dans les écoles élémentaires. Des cours à cet effet se donnent à l'heure qu'il est dans toutes les écoles élémentaires des différentes provinces du Canada; cet enseignement est répandu par tout le pays. Pour ne citer qu'un exemple, on donne des cours d'art culinaire et de couture dans les écoles rurales de la Saskatchewan tandis que les jeunes garçons des cultivateurs suivent des cours de travaux manuels et sur d'autres sujets. L'un des inspecteurs d'écoles de la Saskatchewan qui a la surveillance de certains districts en grande partie peuplés d'étrangers m'a communiqué certains rapports qu'il a préparés à ce sujet.

Eh bien, il est réellement étonnant de constater le genre de travaux qui sont exécutés dans les écoles rurales de la Saskatchewan, fréquentées par les enfants d'origine étrangère et les succès qu'ils obtiennent. Les mêmes cours en somme sont donnés dans toutes les écoles des villes du Canada. Les provinces commencent à se rendre compte de la responsabilité qui leur incombe relativement à l'amélioration du programme d'études dans les écoles élémentaires. Le Gouvernement n'a donc pas du tout l'intention de tenir compte des dépenses que les provinces font de ce chef, ni dans la présente résolution ni dans le bill qui sera basé sur elle.

Je parle de l'instruction que les garçons et les filles reçoivent dans les écoles élémentaires ordinaires ou encore dans les écoles primaires ordinaires; car ces cours se donnent également dans les écoles primaires.

Il existe une autre branche de ce que mentionne le chef de la gauche; c'est-à-dire certaines classes industrielles tenues, non pour enseigner les adultes ou les enfants, mais les jeunes qui déjà travaillent dans des établissements industriels, et quelques-unes des provinces ont entrepris d'exécuter un programme très étendu à cet égard. Le ministre du Travail est chargé de l'exécution de la loi. J'ai eu avec lui de nombreuses conversations, et il pense que c'est

là une des caractéristiques les plus importantes de l'œuvre à accomplir. Il faut sans doute que nous ayons un enseignement technique, c'est-à-dire que les grandes maisons d'enseignement soient outillées de manière à pouvoir donner à leurs élèves l'instruction technique, mais nous ne pouvons fournir cet enseignement à tout le monde, et son idée est que, dans tous les cas où il est possible de donner à celui qui vaque à ses occupations ordinaires le bénéfice de l'enseignement technique en lui amenant des maîtres qui augmenteront la valeur de son travail, la chose devrait être faite. Après tout, en effet, les résultats à obtenir par de semblables mesures ne sont pas entièrement attribuables à de grandes maisons ni à un matériel coûteux. C'est plutôt sur le maître qu'il faut compter que sur toute autre chose et, autant que possible, on devra faire emploi des deniers votés ici pour s'assurer de bons professeeurs et les instruire.

Aux Etats-Unis, où l'on a donné beaucoup plus d'attention que nous à cette affaire et où l'on a fait des progrès beaucoup plus considérables que nous, il existe une loi que l'on appelle, si je ne me trompe, la loi Smith-Hughes de 1917, laquelle établit un projet de coopération avec les états, et les sommes votées sont toutes payables pour le traitement de professeurs et pour les former. Nos voisins comprennent, en effet, comme je suis sûr que nous le comprenons davantage chaque jour, que c'est là le nœud de la situation. Il nous faut des hommes qui sachent donner l'instruction qui convient aux diverses catégories de matières à enseigner. Je ne sais si j'ai répondu à l'objection de l'honorable député.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quant au régime mixte que nous avons dans notre province, une partie des fonds qui soutiennent ces écoles techniques est versée par le gouvernement provincial l'autre partie par les villes. Est-ce que cet argent comptera dans le total affecté à la province? Je ne vois aucune raison pour qu'il n'en soit pas ainsi.

L'hon. M. CALDER: Il n'est pas question de faire entrer en ligne de compte la somme pour laquelle une municipalité contribue à l'établissement ou à l'entretien d'une de ces maisons. C'est là une affaire à arranger entre le gouvernment provincial et les autorités de l'endroit. Ce que l'on propose c'est d'accorder une somme égale à celle que dépense la province. Les arrangements qu'elle pourra faire avec la municipalité la concernent toute seule.

L'hon. M. FIELDING: Je désirerais savoir du ministre si les termes de cette résolution ont fait l'objet d'un examen avec les gouvernements provinciaux et si, dans l'affirmative, ces gouvernements les jugent acceptables. Je n'ignore point que le projet ne se peut appliquer à une province qu'après une approbation par le Gouverneur en conseil de l'accord conclu avec elle. Il peut cependant arriver que nous proposions une chose avec de bonnes intentions et que le gouvernement d'une province puisse ne pas être en mesure de la mettre à profit. Je crois bien qu'il y a un peu de cela dans les efforts que nous faisons pour aider à la création de routes nationales. Ce que je désire, toutefois, dans le cas actuel, c'est de savoir si les gouvernements provinciaux ont eu connaissance de ces résolutions et ont déclaré qu'ils les jugeaient satisfaisantes.

Mon honorable ami (M. Sinclair) a soulevé un point sur lequel je désire insister. Je me préparais à poser la même question, celle de savoir si le ministère ici exigerait qu'on limite la dépense à la somme payée par le Gouvernement de la province, directement ou si elle pourrait être employée à l'exécution d'un projet d'enseignement de la province, non pas peut-être par le gouvernement provincial, mais par les municipalités. Le seul fait d'être accompli par les municipalités ne condamne pas ce travail, s'il a pour but l'enseignement technique. Je suppose que mon honorable ami nous donnera, lors de la présentation du projet de loi, une définition plus claire de ce qu'il entend que sera l'instruction technique sous le régime de la loi, et peut-être vaut-il mieux attendre que le projet soit déposé pour en faire la critique. Il faudra cependant qu'on nous donne des éclaircissements sur ces deux points: d'abord, ce que comporte l'enseignement technique auquel cet argent sera employé et, ensuite, nous dire pourquoi il ne serait pas tenu compte de ce même enseignement donné dans une province par accord entre le gouvernement provincial et les municipalités. Tout ce que je demande à mon honorable ami, c'est de bien vouloir penser à cela en rédigeant le projet de loi. J'ai à l'idée certaines écoles de mines de la Nouvelle-Ecosse auxquelles a fait allusion mon honorable ami le chef de la gauche. Elles ont fait d'excellente besogne dans cette province, et elles sont strictement des institutions techniques.

Je ne doute pas qu'il soit possible d'adapter cette mesure à l'état de choses qui règne dans les différentes provinces.

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

Reprise de la séance.

M. TURGEON: Monsieur le président, on espérait, depuis longtemps, la mise en pratique du projet dont il s'agit. Il y a quelque temps, une commission d'enquête a étudié à fond la question de l'instruction technique et industrielle, et le rapport qu'elle a soumis a fait l'admiration de tous les pays. Enfin, les propositions contenues dans ce rapport vont être mises à effet. Au Nouveau-Brunswick, il est grandement besoin d'instruction technique dans toutes les branches qui en sont susceptibles, et je ne doute pas que le Gouvernement provincial soit disposé à contribuer au succès de cette mesure. Il peut arriver que des sujets comme l'instruction technique, les chemins publics et plusieurs autres, soient traités par le gouvernement fédéral de telle façon qu'il y ait empiètement sur les libertés provinciales. J'ai toujours défendu ces libertés et je ne crois pas qu'elles aient jamais été défendues avec plus de force ni plus de sincérité que par le ministre de l'Immigration (M. Calder), auteur de ce projet de résolution.

En 1913, quand on a proposé un bill relatif à la voirie qui eût empiété sur les libertés provinciales, pas un gouvernement provincial ne l'a combattu avec autant d'énergie que celui dont mon honorable ami faisait alors partie.

Mon honorable ami de l'Alberta (M. Sifton) est un autre champion de l'autonomie provinciale. Les provinces du Canada offrent toutes des exemples d'une administration juste et progressive des affaires provinciales. La Nouvelle-Ecosse, la province de Québec, l'Ontario et les provinces de l'Ouest méritent une mention spéciale à cet égard.

J'ai toujours prétendu que les subsides accordés aux provinces par le gouvernement fédéral sont insuffisants. L'automne dernier, quand les premiers ministres des provinces se sont réunis en conférence à Ottawa, ils ont demandé une augmentation de ces subsides. Si on l'avait accordée, j'en aurais été heureux, parce que les provinces se seraient trouvées plus en état de résoudre la question des logements, du pavage des chemins publics et celle de l'instruction technique. Si elles n'ont pu travailler davantage à la solution de ces questions, c'est qu'elles n'en avaient pas les moyens. Quelques-unes s'en sont occupées, toutefois, dans la mesure du possible. La province de Québec possède plusieurs grandes institutions professionnelles qui lui font honneur et dont n'importe quelle province serait fière.

Je félicite l'honorable ministre d'avoir présenté une mesure comme celle-ci. Voilà toujours une bonne œuvre dont il faut lui tenir compte. Sachant jusqu'à quel point les provinces sont en état de diriger leurs propres affaires, ayant confiance en ceux qui y président, et étant attaché, comme il l'est, à la défense des droits provinciaux, il réussira, sans doute, à imposer son avis à ses collègues. J'espère que le Gouvernement ne présentera pas d'autres mesures susceptibles d'empiéter sur les droits provinciaux. Si les provinces étaient en état de s'occuper elles-mêmes de ces questions, elles s'en occuperaient le plus avantageusement possible et avec toute l'ardeur dont elles ont fait preuve par rapport à d'autres. Il était temps qu'on signalât au Gouvernement la tendance de l'autorité fédérale à empiéter sur le domaine provincial. Je le répète, quand le ministre de l'Immigration faisait partie du gouvernement provincial, il s'est distingué comme champion des droits provinciaux, et il n'a certes pas changé d'idée, à cet égard, en entrant dans le ministère fédéral.

L'hon. M. CALDER: La question soulevée par l'honorable député (M. Turgeon) a une très grande portée; elle va au delà des dispositions de ce projet de résolution ou du bill auquel il doit servir de base. Je suis absolument d'accord avec lui; il est regrettable que les rapports entre le gouvernement fédéral et les provinces n'aient pas été définis de manière à mettre les provinces à même d'exécuter les travaux qui leur sont assignés sous l'empire de la Constitution. Il y a des années qu'elles se plaignent de manquer de fonds, et cela, avec beaucoup de raison, d'après moi. Pour ce qui est de l'instruction, des chemins publics et d'autres sujets de cette nature, je ne doute pas qu'il faille les laisser faire ce que, d'après l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, il leur est évidemment réservé de faire.

Toutefois, la détermination des subventions aux provinces est un vaste problème; il s'écoulera probablement quelques années avant sa solution définitive. Nous avons opéré un ou deux changements légers depuis la confédération. Aujourd'hui, toutes les provinces prétendent que l'arrangement est peu satisfaisant à leur point de vue, eu égard aux multiples viccissitudes par lesquelles elles sont passées depuis 1867.

L'honorable député n'a pas entièrement raison de dire qu'à la conférence des premiers ministres et des représentants des provinces, l'automne dernier, la demande d'une augmentation des subventions a été

générale. A cette conférence, la question de la cession aux provinces de l'Ouest de leurs ressources naturelles a été mise à l'étude, et l'on a laissé entendre que, advenant cette cession, les autres provinces devraient recevoir des subventions plus élevées.

Je n'entreprendrai pas de discuter ce sujet maintenant; mais, généralement parlant, je partage absolument l'avis exprimé par mon honorable ami, à savoir que, si les provinces pouvaient, grâce à un arrangement recevoir de plus fortes subventions, il serait avantageux de leur laisser l'initiative et la gestion des affaires provinciales que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise voulait leur attribuer. Je pense cependant qu'il s'écoulera quelque temps avant que les autorités fédérales tombent d'accord avec les autorités provinciales sur ce sujet.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai écouté avec un vif intérêt les observations de mon honorable ami qui me paraissent fort opportunes. Néanmoins, je ne pense pas que le projet de résolution porte atteinte aux droits des provinces, comme le ministre le dit. Ayant soumis deux ou trois projets de résolution qui invitaient le ministère à donner suite au rapport sur l'enseignement technique, publié par les commissaires, sans réussir à le convaincre, pourtant, je suis bien aise de voir qu'aujourd'hui il met en pratique quelques-unes des conclusions de cet excellent rapport.

La question de l'instruction publique, chaque fois qu'elle est soulevée à la législature fédérale, fait surgir de graves problèmes, il va sans dire. Cependant, au cours des débats dont j'ai parlé, j'ai tâché d'établir une distinction entre l'enseignement technique, proprement dit et l'instruction publique, telle qu'on la comprend généralement, qui cause un tel conflit d'opinions entre le Parlement fédéral et les législatures provinciales.

Notre constitution ne permet au Parlement fédéral de s'occuper des questions d'instruction publique. Quant à l'enseignement technique, ce serait jouer sur les mots que de donner à entendre que le projet tel qu'il se présente constitue un empiètement sur les droits des provinces à l'égard du problème plus vaste de l'instruction publique, car le Parlement a déjà pourvu, par la construction du collège militaire de Kingston, par exemple, à l'enseignement militaire qui relève de l'autorité fédérale.

Nous avons aussi pourvu d'une autre manière à l'enseignement de l'agriculture qui est du domaine commun des provinces et de l'Etat. J'ai toujours été d'avis que le Parlement fédéral avait raison de favoriser la cause de l'enseignement technique en tant qu'il se rattache au commerce et à l'industrie. Bien que quelques provinces aient fait beaucoup de chemin depuis vingt-cinq à trente ans, tout l'honneur revient à la petite province baignée par l'océan, à la Nouvelle-Ecosse, qui a battu le sentier de l'enseignement technique. Voilà pourquoi les Néo-Ecossais se sont tant illustrés non seulement dans l'arène politique, mais dans les sphères industrielles et éducationnelles par tout le Dominion. C'est qu'il y a dans cette petite province un système complet et efficace d'instruction publique dont l'enseignement technique ne constitue pas le moindre trait caractéristique. Je suis fier de dire que l'Ontario a fait beaucoup de progrès en matière d'enseignement technique et que, dernièrement, ma province a marché à grands pas dans cette voie. A l'heure qu'il est, nous avons dans la province de Québec ce que je considère comme l'établissement qui occupe le premier rang en fait d'enseignement technique. Ceux qui ont visité l'école technique de la rue Sherbrooke, à Montréal, ne craindront pas de dire que c'est le plus bel établissement du genre au Canada, et l'un des plus beaux en Amérique. Je n'ai pas les renseignements sous la main, mais le rapport du secrétaire de la province m'a appris que l'ouverture de cette école dans notre province a donné des résultats fort satisfaisants.

Je ne citerai qu'un exemple de ce que cette école a accompli. Il y a quatre ans, j'ai rencontré à Drummondville le fils d'un cultivateur qui venait de recevoir son grade de l'école technique de Montréal. C'était à l'époque où l'on invitait les jeunes gens à aider à la production des munitions, et où divers établissements avaient besoin de spécialistes pour favoriser la fabrication. Ce jeune Canadien, muni d'une lettre de présentation de votre humble serviteur, s'est rendu auprès d'un fabricant de munitions de Montréal et, en moins de six semaines, il était à la tête de cet établissement.

A peine âgé de vingt et un ans, il recevait déjà un très gros salaire. J'eus là un exemple frappant de ce que l'enseignement professionnel est susceptible d'accomplir.

La nature a doué la plupart de mes compatriotes de la province de Québec, de très réelles aptitudes pour les travaux industriels; je sais cependant que ce qui leur a le plus souvent manqué, c'est le poli qui ne s'acquiert que par l'enseignement

professionnel. Au cours des cinq dernières années, il s'est produit un changement sensible à cet égard et nos jeunes gens sont devenus chefs d'industrie. Ce renseignement, je le tiens de lord Shaughnessy même. Le Pacifique-Canadien, on le sait, emploie un grand nombre de spécialistes techniques dans les ateliers qu'il possède dans les différentes parties du pays, et je sais que ceux des jeunes gens du district de Montréal qui ont suivi les cours de l'Ecole technique touchent aujourd'hui de gros salaires et trouvent constamment de l'emploi au service des chemins de fer et des grands établissements industriels.

C'est donc avec plaisir que je vois le Gouvernement résolu à participer d'une manière pratique à l'avancement de l'enseignement professionnel au Canada. Les succès si remarquables que l'Allemagne, ceux que les Etats-Unis et la mère patrie ont remportés dans le domaine industriel sont surtout attribuables, chacun le sait, à la supériorité de l'enseignement professionnel que l'on a prodigué dans les régions industrielles de ces pays.

Maintenant que cette malheureuse guerre est terminée et, comme on l'a fait observer cet après-midi, que le Canada doit viser à la production dans le domaine de l'industrie manufacturière aussi bien que dans celui de l'agriculture,—qui est notre industrie fondamentale,—plus on consacrera judicieusement d'argent à la cause de l'enseignement professionnel, plus importante sera la place qu'occupera notre production dans le commerce mondial.

Je n'ai qu'un seul regret: c'est que cette mesure législative se soit si longtemps fait attendre. En ceci comme en d'autres matières, le Gouvernement aurait dû commencer à formuler son programme pendant la durée de la guerre. Le projet qu'il soumet aujourd'hui semble venir un peu tard. Néanmoins, "mieux vaut tard que jamais", et c'est avec plaisir que je voterai pour la réalisation de ce programme.

Comme je disais il y a un instant, j'apprécie comme il convient les observations de mon honorable collègue de Gloucester (M. Turgeon) relativement à l'autonomie des provinces; il me paraît cependant que le projet déposé par l'honorable ministre de l'Immigration et de la Colonisation ne laisse pas d'offrir des garanties à cet égard. Aux termes de l'alinéa "f" de la résolution, toute province recevant une subvention est tenue de fournir au ministre tout ce qu'il faut pour établir que les sommes ainsi versées sont consacrées à l'enseignement professionnel conformément aux prescriptions de la loi projetée. Voilà qui sauvegarde à la fois et la province et le Dominion. Le gouvernement fédéral a le droit de veiller à ce que les sommes qu'il avancera, ne servent qu'au seul objet auquel elles seront destinées, tout comme il fait quand il met de l'argent à la disposition des provinces pour l'avancement de l'agriculture. Une subvention est accordée chaque année aux diverses provinces et les autorités fédérales exercent, dans une mesure raisonnable, une surveillance semblable à celle dont il s'agit ici. Mon honorable ami (M. Calder) connait si parfaitement les différentes provinces qu'il n'aura pas de peine, j'en suis sûr, à s'entendre avec les autorités provinciales et que, sur le sujet qui nous occupe, il ne manquera pas de faire naître une entente cordiale entre le gouvernement fédéral et chacune des provinces. Je le répète, je n'ai aucun désir d'attarder le comité; je tiens seulement à faire savoir que j'approuve de tout cœur ce projet qui tend à l'avancement de l'enseignement professionnel dans les différentes provinces du Dominion.

La commission chargée en 1910 d'examiner cette question a rédigé un très intéressant rapport dont le dépôt, à la Chambre, remonte déjà à plusieurs sessions. La publication d'un tel rapport est chose qui fait le plus grand honneur au Canada. Ce document forme un trop fort volume pour qu'il soit possible de le lire rapidement. Il appelle l'étude et la méditation, et pour l'apprécier à sa juste valeur, il faut y mettre du temps. Mais monsieur le professeur Robertson en a fait un abrégé que chacun ici devrait se faire un devoir de lire. M. Robertson ne s'en tient pas seulement à l'enseignement professionnel dans le domaine du commerce et de l'industrie; il veut qu'on établisse aussi des écoles techniques au profit des pêcheurs et des cultivateurs. Je suppose que le jour viendra où, se rangeant à l'avis du professeur Robertson, le Gouvernement mettra en pratique les conclusions des commissaires qui ont rédigé ce rapport d'un si profond intérêt.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) vient de dire que ce sera chose facile que de s'entendre avec les provinces; quand le projet de loi sera déposé, on constatera qu'il est conçu en des termes qui laisseront toute latitude à cet égard, ce qui, à mon sens, n'est que juste. Il nous a semblé qu'en un pays tel que le Canada, où les conditions sont diverses et les industries nom-

breuses, la loi ne doit pas être d'une rigidité excessive et que, sous maints rapports, le mode d'emploi des subventions doit faire l'objet d'une convention entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales.

Personnellement, je crois que ce principe est bon. Si j'en juge d'après les discussions de la conférence de l'automne dernier, je ne doute pas qu'on s'entendra facilement avec chacune des provinces. Nous aurons l'occasion d'étudier en comité tous les détails du projet. A moins que l'on ne désire de plus amples explications relativement à la résolution, je proposerais de l'adopter, remettant à plus tard toute discussion du projet.

M. McKENZIE: Avant que cette résolution soit adoptée, j'appellerai l'attention du ministre sur le mode de distribution de cet argent, comme on le voit ici. Avant six heures, lorsque je parlais sur la question, je n'ai pas eu l'avantage de lire la résolution avec soin. Depuis j'en ai pris connaissance. Je ferai observer au ministre que le moyen qu'il se propose d'employer pour distribuer ces deniers aux provinces n'est pas conforme au système de l'enseignement scolaire public adopté dans presque toutes les provinces.

Nous avons surmonté, en grande partie, cette difficulté par la création d'écoles gratuites et c'est, peut-être, notre province qui a donné l'exemple. On trouve dans les provinces plus petites et plus pauvres, peut-être, des jeunes gens d'autant de talent, d'initiative et d'ambition que dans les provinces plus riches et plus peuplées. Et si une province peu fortunée ne peut souscrire pour l'enseignement technique elle ne touchera rien de cette subvention; quoi qu'il en soit elle ne recevra qu'une somme égale à sa contribution.

Je prierai le ministre d'étudier cette question sérieusement et de prendre les dispositions voulues à ce sujet. Le but est d'aider les nôtres par l'enseignement technique et rien ne saurait empêcher le ministre de distribuer l'argent de façon à obtenir le but désiré. Si une province qui n'a pas d'argent ne peut souscrire 10,000, 20,000 ou 30,000 piastres, ou le montant voulu, alors les citoyens de cette province ne recevront aucune aide.

Telle n'a pas été la méthode adoptée touchant les subventions à la voirie. On est censé distribuer aux provinces 20 millions pour les bons chemins. Si je ne me trompe, une certaine somme est accordée à chaque province et la balance du crédit est partagée entre les provinces proportionnellement à leur population. Dans ce cas, la petite province est aussi bien traitée que les autres provinces plus riches et plus nombreuses.

Mais, dans le cas qui nous occupe, une province ne recevra pas plus que le montant de sa contribution. Prenons, par exemple, la petite province de l'île du Prince-Edouard avec tous ses talents supérieurs. Il n'y a pas de province au Canada où l'on rencontre de plus beaux talents dans le domaine technique, industriel et professionnel. Cependant, je crains qu'elle ne puisse souscrire des milliers de piastres pour l'éducation, son revenu ne le lui permettant pas. On peut dire la même chose, jusqu'à certain point, des nouvelles provinces, telles que la Colombie-Anglaise. La conséquence de cette politique sera que les deux grandes et riches provinces, Ontario et Québec, recevront la plus grande partie de l'argent.

Elles sont bien plus en état que les petites provinces d'encourager l'instruction technique sans aide du dehors. J'appelle particulièrement l'attention du ministre et du Gouvernement sur cette question, les priant de faire en sorte que rien ne contrecarre le but du projet.

L'hon. M. CALDER: Si la résolution est adoptée, nous devons regarder comme entendu, je crois, que le principe discuté par mon honorable ami sera étudié plus tard. En ce qui concerne l'aide à l'agriculture et aux grandes routes il y a une disposition en vertu de laquelle certaines provinces reçoivent une subvention spéciale. Ce n'est pas le cas ici, mais il est bon de se demander si nous ne devrions pas adopter le même principe. Si la résolution est adoptée, nous pourrions convenir que lors de la discussion du projet de loi, ce principe pourra être débattu.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est-à-dire que l'on fixera un minimum?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'espère que le ministre n'oubliera pas l'idée que je lui ai donnée au sujet des villes industrielles. Certaines de ces villes désirent beaucoup avoir des écoles techniques et elles créent un impôt pour la fondation et l'entretien de ces écoles. Si la province n'est pas en état de fournir l'argent, je ne vois pas pourquoi les villes ne s'imposeraient pas pour aider aux provinces à fonder des écoles techniques ou pourquoi l'argent ainsi attribué ne compterait pas pour le montant souscrit par la province.

L'hon. M. CALDER: Je me souviendrai de cela. Je crois que ce point demande a

être étudié et je vais le présenter sous une forme concrète. A Peterborough, par exemple, on désire établir une école technique. Les citoyens consente à construire l'édifice nécessaire, fournir l'outillage, etc. Le gouvernement provincial peut n'être pas disposé à accorder un subside à cette institution, mais la population locale est prête à fournir le capital et les frais d'entretien. D'après la loi, nous ne pourrions rien accorder à cette institution si le gouvernement provincial ne fait pas sa part. Cela vaut donc la peine d'étudier la question de savoir si nous pouvons donner une subvention dans le cas où les municipalités remplacent la province dans l'aide accordée aux projets de cette nature.

M. McGIBBON (Muskoka): Pour ma part, je crois que toute cette somme est susceptible d'être accaparée par les grandes villes, comme Toronto et Hamilton, et que les villes même de l'étendue de Peterborough n'en bénéficieront pas beaucoup.

L'enseignement technique, comme tout autre enseignement, doit se répandre dans tout le pays et les élèves des deux sexes, de toutes les parties du pays devraient pouvoir en profiter en fréquentant ces écoles, s'ils désirent le faire. Je ne crois pas qu'on ait rien fait pour obtenir ce résultat.

L'hon. M. CALDER: La question de savoir où ces institutions seront établies et quelles sommes seront dépensées pour elles est une affaire d'entente entre le gouvernement provincial et le ministre du Travail.

M. McGIBBON (Muskoka): Je comprends parfaitement cela, mais le point sur lequel j'insiste, c'est ce qui arrive justement avec le système provincial actuel. Quand le gouvernement du Dominion fait sa part et donne 10 millions, je crois que nous devrions avoir des garanties que cet argent ne se concentrera pas dans les grandes villes, car ces villes ne donnent l'enseignement qu'à une faible proportion du peuple.

M. PEDLOW: Quelles raisons ont motivé les prescriptions des alinéas e4 et 5, paragraphes "b" et "c"? Si le Dominion désire accorder la subvention prévue dans cette résolution, il sera bon d'étudier soigneusement les prescriptions que ces articles semblent édicter. Prenons une municipalité comme la ville de Renfrew. La population étudie la question de construire un nouveau collège qui comprendra une école technique. Les citoyens ont atteint le point difficile de leur projet. et c'est que, si la municipalité supporte les frais entiers de construction de l'édifice, les élèves qui viennent de l'extérieur ne payent aucun de ces frais. Plus de 55 pour 100 des élèves viennent de l'extérieur et on considère qu'il est injuste que la municipalité paye pour l'instruction d'élèves étrangers. En conséquence, les citoyens croient qu'ils devraient être aidés pour la construction et l'outillage d'un édifice qui sert à donner l'enseignement à des enfants n'appartenant pas à la municipalité. Ils ont fait une demande au gouvernement provincial pour se faire aider dans la construction.

Je désirerais savoir si le Gouvernement a l'intention d'accorder une partie de ce subside pour un cas de ce genre ou si les fonds ne doivent servir qu'à l'entretien de l'école, aucune subvention ne devant servir à la construction de l'édifice.

L'hon. M. CALDER: D'après le paragraphe 3 de l'article 5, on ne peut utiliser pour des dépenses de premier établissement plus que 25 p. 100 de la subdivision payable aux provinces. Où, comment et de quelle manière se feront ces dépenses d'établissement, ce sont autant de questions à débattre entre la province et le gouvernement fédéral.

M. PEDLOW: Pourquoi créer une exception en donnant une partie du crédit aux institutions qui existent déjà? Je sais, par exemple, qu'il existe à Montréal une splendide institution de ce genre qui fait un travail excellent. Pourquoi ne pas prescrire dans l'article 4 qu'une partie de cette somme s'appliquera à l'amélioration ou au développement de cette institution? Comme je le comprends, l'article, tel qu'il est, ne donne pas de droit.

L'hon. M. CALDER: J'ai expliqué cet après-midi que le but de ce crédit est d'ouvrir de nouveaux débouchés et non de solder d'anciennes dépenses. Tout le montant serait englouti par les vieilles dépenses si nous adoptions l'idée de l'honorable député. Ce que nous voulons, c'est créer de nouvelles institutions d'enseignement professionnel et non de payer l'entretien de celles qui existe déjà.

M. PEDLOW: Mais supposons qu'il soit utile d'agrandir les locaux de l'institution en question?

L'hon. M. CALDER: Rien n'empêche qu'une subvention soit accordée, pourvu qu'on l'applique à un agrandissement. Cette disposition prohibe seulement l'emploi de ces subventions aux dépenses passées. Elle ne se rapporte pas aux nouveaux déboursés.

M. PEDLOW: Alors, le projet de loi qui viendra à la suite de cette résolution y pourvoira?

L'hon. M. CALDER: Oui.

(Il est fait rapport de la résolution, qui est lue une 1re et 2e fois et adoptée).

L'hon. M. CALDER demande à déposer un projet de loi (bill n° 131) tendant à encourager l'enseignement professionnel.

Cette proposition est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI SUR L'IMMIGRATION.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration) propose que l'amendement du Sénat au projet de loi (bill n° 52) tendant à modifier la loi de l'immigration, soit mis en discussion et que l'application de la règle 29, à ce sujet, soit suspendue.

M. l'ORATEUR: Cette motion, naturellement, ne saurait être accueillie qu'avec l'assentiment de la Chambre.

(La motion est adoptée).

La Chambre se forme en comité général.

L'hon. M. CALDER: Le paragraphe ii de l'article 2 du projet de loi, adopté par la Chambre, décrète:

Cesse d'avoir domicile au Canada, aux termes de la présente loi, toute personne qui réside volontairement en dehors du Canada, non pas simplement pour quelque objet particulier ou temporaire, mais avec l'intention présente de demeurer permanemment en dehors du Canada.

Le Sénat propose l'addition de ces mots:

Aussi toute personne résidant temporairement en dehors du Canada, appartenant aux catégories d'immigrants prohibées ou suspectes, au sens de l'article 41 de cette loi.

L'article 41 énumère les catégories interdites. Le paragraphe est modifié de façon à enlever l'état de domicile au Canada à toute personne appartenant à ces catégories prohibées.

(Il est fait rapport de l'amendement qui est adopté).

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Chemins de fer et Canaux.—Gratification à Mme G. Peterkin, mère de feu Hervé Bazinet qui s'est noyé, pendant qu'il était à l'emploi de ce ministère, au canal de Lachine, le 9 mai 1918, $2,000.

M. CASGRAIN: J'ai appelé l'attention du ministre sur un accident arrivé vers le mois de juin dernier, sur l'Intercolonial, entre Saint-Pacôme et la Rivière-Ouelle, qui entraîna une perte de vie. Il fut causé, je pense, par une collision de locomotives. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) et moi étions sur les lieux. Nous vîmes la victime. On a fait aux parents d'autres victimes des allocations; je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi dans ce cas.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député peut-il dire si la victime était un employé de l'Etat?

M. CASGRAIN: Oui; c'était un employé fédéral.

L'hon. M. REID: Alors cela ressortirait à la loi sur les accidents du travail. L'honorable député se rappellera qu'à la dernière session nous avons adopté une loi pour indemniser l'employé, ou son ayant-droit, pour accident ou perte de vie.

Canaux.—Personnel et réparations; employés de la statistique, $1,842,500.

L'hon. M. REID: C'est le montant de l'an dernier, sauf l'augmentation aux fonctionnaires permanents.

M. CASGRAIN: Quelles sont les augmentations comprises dans les 200,000 piastres?

L'hon. M. REID: Celles des éclusiers et des préposés à l'entretien des canaux.

M. McKENZIE: Le ministre constate-t-il des demandes d'anciens combattants pour les positions d'éclusiers?

L'hon. M. REID: Toutes les nominations d'employés sur ces canaux sont faites par par la commission du service civil. Suivant mes renseignements, elle ne choisit que des anciens soldats réformés de la guerre. J'ai exigé qu'il en soit ainsi, toutes les fois où un ancien combattant serait disponible. Ces positions sont propres aux vétérans blessés et restreints aux petits travaux d'extérieur.

Ces employés ne travaillent que lorsqu'un bateau a passé les écluses et l'ouvrage n'est pas difficile. Jusqu'ici, ils se sont déclarés satisfaits.

M. McKENZIE: Lorsqu'il n'y a que trois ou quatre postulants pour la même position, le département a-t-il une méthode quelconque pour faire le choix parmi ces anciens combattants?

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef fait une demande et les nominations sont faites par la commission du service civil. Je ne suis jamais intervenu. Cependant, j'ai suggéré à l'ingénieur, ou, du moins, j'ai de-

mandé que dans ma propre circonscription, la sélection se fasse de la manière suivante que je crois être la meilleure: donner la préférence à un ancien soldat blessé qui est marié et père de famille; le second choix irait à un ancien soldat marié qui a servi outre-mer, mais qui n'a pas été blessé; ensuite, le célibataire qui a été blessé au front; enfin le célibataire qui a combattu au front et qui n'a pas été blessé. La commission a pu trouver des anciens soldats, pères de famille; or, je crois qu'un homme qui a laissé plusieurs enfants en bas âge pour aller combattre outre-mer et qui revient blessé, devrait avoir la préférence pour toutes les positions que nous pouvons lui donner.

M. McKENZIE: Il me semble que la méthode de sélection énoncée par le ministre est juste. S'il n'y a pas moyen de choisir autrement, je suggère que l'on tienne compte de la durée des états de service. Dans le cas où il y aurait deux anciens soldats, dont l'un aurait trois ans de service dans les tranchées et dont l'autre n'aurait qu'une année de service, toutes autres conditions égales, je donnerais la préférence à celui dont les états de service sont les plus longs. De ce côté-ci, où les canaux sont à proximité du département, je suppose que la surveillance est plus facile que dans les régions éloignées. Relativement au canal de Saint-Pierre, le seul canal que nous ayons, je crois, dans les provinces maritimes, on se plaint que le choix des employés soit fait par le chef éclusier d'une façon assez partiale, et évidemment ce n'est pas l'intention du ministre ...

L'hon. M. REID: Oh non.

M. McKENZIE: ...ni du département. J'ai reçu des lettres de cet endroit me disant que l'on insiste auprès du chef éclusier pour qu'il fasse des nominations qui seront conformes aux mérites des postulants.

L'hon. M. REID: Je crois savoir que la commission du Service civil annonce dans presque chaque cas. Il se peut qu'elle ait demandé des renseignements au chef éclusier au sujet des aptitudes des postulants.. Je ne sais pas comment elle se procure ces renseignements. Ce que je veux faire remarquer, c'est que j'ai demandé à l'ingénieur en chef, lorsqu'il fait une demande, de donner la préférence à ceux qui ont été au front, ont été blessés et ne sont probablement pas en état de faire un travail pénible. Il n'est pas question de politique; je ne le tolèrerais pas un seul instant. Un soldat peut être resté outre-mer pendant quatre ans et ne pas avoir été blessé, tandis qu'un autre peut être revenu blessé au bout de deux ans et être incapable de faire d'autre travail. Dans ce cas, je trouve que l'on devrait nommer celui qui est réellement incapable de faire un autre ouvrage, mais qui cependant peut faire celui-ci. J'ai fait garder des places vacantes dans la circonscription jusqu'au retour des soldats. Je me rappelle le cas d'un ancien soldat, marié et père de trois enfants, qui avait reçu une balle dans le bras, ce qui paralysait ce membre et empêchait l'homme de faire un travail pénible, mais lui permettait cependant de remplir une position d'éclusier. Naturellement, dans un cas comme celui-là on lui accorderait la préférence sur les autres vétérans qui n'ont pas été blessés et qui peuvent vaquer à d'autres occupations.

Dans tous les cas, nous n'employons que des anciens soldats. S'il s'en est glissé d'autres, c'est hors de ma connaissance. De plus, nous avons fait de la place pour les vétérans, en renvoyant des employés qui ont d'autres moyens d'existence et peuvent se suffire sans occuper cette place.

M. McKENZIE: Ce que je voulais dire, c'est que lorsque les conditions sont exactement semblables et qu'il n'y a pas moyen de choisir entre deux postulants, je conjecture que l'on tiendrait compte des états de service.

L'hon. M. REID: L'honorable député doit comprendre que nous n'avons aucun renseignement sur l'employé avant qu'il présente son certificat à la commission du Service civil. Il s'est trouvé que dans mon comté un homme marié et père de famille et un célibataire sollicitaient la même position: or, ce fut le célibataire qui obtint le certificat. Tout ce que nous pouvons faire dans la circonstance, c'est de signaler la chose à la commission du Service civil qui peut revenir sur sa décision.

M. McKENZIE: Je dois dire que je n'ai reçu aucune plainte à cet égard, sauf celle mentionnée. Je suggère que le ministre fasse enquête pour savoir combien on a employé d'hommes sur le canal Saint-Pierre, comment on les a choisis, ou qui les a proposés?

L'hon. M. REID: Je m'en ferai un devoir.

M. SINCLAIR (Guysborough): A qui un soldat rapatrié doit-il s'adresser pour obtenir un emploi, disons, sur l'Intercolonial? S'il veut être nettoyeur dans une rotonde, ou serre-frein, à qui doit-il adresser sa demande?

L'hon. M. REID: Au surintendant de la division. Mon honorable ami le sait, les chemins de fer de l'Etat ne relèvent pas de la commission du service civil. Le président, M. Hanna, connaît parfaitement le système à suivre à cet égard: les soldats rapatriés sont choisis de préférence aux autres, quand on peut obtenir leurs services. Naturellement, en faisant choix d'employés de chemins de fer il faut user d'un peu plus de prudence que pour les autres services de l'Etat. La position à remplir pourrait peut-être entraîner certaine responsabilité, si la vie humaine était en jeu. Mais maintenant que nos soldats sont presque tous revenus au pays, il n'y a que l'embarras du choix, et l'on peut en obtenir pour toutes les positions. C'est ce que j'ai moi-même réussi à faire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il existe, paraît-il, à Moncton, un chef mécanicien qui s'occupe de toutes les demandes d'emploi dans le service des mécaniciens pour toute la division de l'est.

L'hon. M. REID: Naturellement, le surintendant peut transmettre la demande au chef du service spécial où cet aspirant désire entrer, et c'est là qu'on étudierait sa demande. Il me vient nombre de demandes de personnes qui ne savent pas que le département n'a rien à voir à ces nominations. Ces demandes sont transmises à M. Hanna qui les renvoie aux fonctionnaires compétents.

M. SINCLAIR (Guysborough): On m'a demandé si les soldats rapatriés sont préférés à d'autres en matière de nomination à des positions provisoires sur un chemin de fer, et je n'ai pu donner de réponse catégorique. Disons que dans une des ces rotondes, ou sur une section du chemin de fer, il y ait un certain nombre d'hommes employés provisoirement et qu'un soldat rapatrié désire obtenir une de ces positions, est-ce que le Gouvernement a pour système de congédier un de ces employés pour le remplacer par un soldat?

L'hon. M. REID: Voici le système: quand on nomme un nouvel employé, le soldat rapatrié a la préférence. Seulement, les sociétés fraternelles tiennent à l'avancement de leurs membres; elles ne veulent pas qu'on congédie un employé pour lui donner un successeur.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a donc ici une distinction à faire entre employé régulier et employé provisoire en pareille matière?

[M. Sinclair (Guysborough).]

L'hon. M. REID: Réellement, je ne saurais dire; il me faudrait en conférer avec mon personnel. Seulement, tous sont employés provisoirement, pour commencer quelles que soient les positions. L'honorable député fait sans doute allusion à ceux qui ne sont employés que pour un mois ou deux. Quoi qu'il en soit, soit qu'il s'agisse d'une position à remplir pour une journée, pour une semaine ou pour deux ou trois semaines, le soldat rapatrié à la préférence. Mais s'il survient une vacance dans une rotonde, et qu'il y ait un employé d'un rang inférieur qui soit membre de la société farternelle, il obtiendrait de l'avancement, en étant nommé à la position vacante et son successeur serait un soldat rapatrié. Il faut suivre les règlements de l'union; on ne saurait priver un homme de son droit à l'avancement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a, paraît-il, quelques employés provisoires dans une rotonde et un soldat rapatrié demande une de ces places. Si ces employés désirent demeurer là, le ministre ne s'y opposera pas, mais s'il survient une vacance, un soldat réformé peut obtenir la position. Ce n'est pas la gâter les soldats.

M. PEDLOW: Partie de ce crédit, $42,000 est affecté aux compilateurs des statistiques. Quand le bureau fédéral de la statistique fut organisé, le recueillement des statistiques par les divers départements devait être abandonné. Si c'est exact, alors pourquoi ce crédit affecté au personnel de la statistique?

L'hon. M. REID: Ce crédit figure ici de date ancienne. Les statistiques sont transmises à la commission des chemins de fer et au bureau de la statistique, qui relève du département du Commerce.

Il y a quelques années, les membres de ce personnel s'appelaient percepteurs des péages des canaux, et maintenant que ces péages sont abolis on appelle ces fonctionnaires, statisticiens. Ainsi, sur le canal Rideau, il y a un employé qui délivre des permis aux vaisseaux naviguant entre Ottawa et Kingston, et il y a un autre employé à Kingston. Il faut aux vaisseaux des permis pour passer par les canaux.

Pour obtenir un permis, le capitaine du navire doit donner à ses employés un état de la cargaison, dire si elle est légère ou lourde, faire connaître le nom du bateau et fournir d'autres renseignements. Ce crédit est destiné à payer ses hommes et d'autres. Notre division des statistiques a presque disparu, il ne reste que quatre ou cinq em-

ployés et le département des Chemins de fer et Canaux n'imprimera plus et ne répandra plus de statistiques.

M. PEDLOW: L'an dernier on a voté le même montant d'argent dans le même but et j'ai compris alors que le nouveau bureau des statistiques ferait sinon tous ces travaux du moins une grande partie. Le travail dont le ministre a parlé devrait être fait par des hommes de la localité au port d'entrée. Ces employés devraient pouvoir faire l'ouvrage et la perception en même temps, ce qui dispenserait de l'obligation de nommer des employés des statistiques pour ce travail particulier. Le travail ne peut pas être très pénible et quiconque a une compétence ordinaire en affaires devrait être capable de tenir un registre des bateaux qui passent par les canaux, de leur tonnage, etc., et l'envoyer au bureau des statistiques.

L'hon. M. REID: L'honorable député n'a pas raison entièrement: Dans quelques cas, le chef éclusier fait cet ouvrage. Par exemple, à Kingston, St-Peters et sur le canal de la Trent, l'éclusier fait ce travail; mais à Montréal où les bateaux passent tout le temps, le chef éclusier doit être toujours être prêt à surveiller les portes des écluses, et voir à ce que la manœuvre des écluses se fasse convenablement, parce que les bateaux qui entrent dans les écluses sur le canal Lachine occupent presque toute l'écluse et qu'il y a à peine six pouces de reste. Quand un navire semblable passe par l'écluse, l'éclusier surveille toute la manœuvre, et l'agent ou le commis du bateau se rend au bureau du canal où se trouve l'employé chargé des statistiques, et généralement, il faut presque tout le temps que le navire met à paser par l'écluse pour obtenir son permis et inscrire en détail les statistiques. Puis il faut percevoir les droits pour prise de courant, etc. Il n'y a que dans les bureaux d'Ottawa qu'on puisse effectuer des économies à propos des statistiques. Naguère, chaque département avait une division de statistiques, tandis que maintenant elles sont toutes groupées dans le bureau des statistiques.

M. PEDLOW: Combien y a-t-il d'employés dans ce service: quel salaire donne-t-on à chaque homme et à quels endroits sont-ils employés?

L'hon. M. REID: Il y en a quatre sur le canal du Saint-Laurent, quatre sur le canal du Rideau, sept sur le canal de la Trent, huit sur le canal de Welland, onze sur le canal de Lachine, huit sont à Montréal et deux à Lachine; quatre sur le canal de Chambly, deux à Chambly et deux à Saint-Jean. Les salaires sont répartis ainsi: à St-Peters, le salaire est de $200 par an. A Cornwall, un homme reçoit $1,200 par an, plus une gratification de $100. Un autre reçoit $840 et un autre $100. A Ottawa, l'employé touche un salaire de $1,500, avec $100 de gratification. Nous avons aussi un employé à $360 sur le canal du Rideau.

M. PEDLOW: Il y a deux hommes à Smith's-Falls.

L'hon. M. REID: Il n'y a qu'un homme à Smith's Falls: M. J. H. Foster, à $400 par an. A Kingston, l'éclusier reçoit $400 par an. Sur le canal de la Trent, un homme touche un salaire de $200 et un autre un salaire de $120. Les salaires les plus élevés semblent être payés sur le canal de Lachine. L'un $2,100, un autre $1,200, un troisième $1,200 et un quatrième $1,100.

M. PEDLOW: Un employé au canal de Lachine touche-t-il $2,100?

L'hon. M. REID: Oui.

M. PEDLOW: L'autre soir, nous discutions les crédits de la Marine et des Pêcheries, et l'on a déclaré que le maître du port d'Halifax ne recevait que $1,800 par an. Est-il raisonnable qu'un homme sur le canal de Lachine reçoive $2,100 et le maître de port d'Halifax seulement $1,800?

L'hon. M. REID: L'employé du canal Lachine perçoit $200,000 ou $250,000 par an, et un salaire de $2,100 n'est pas extraordinaire pour un homme qui a une position aussi responsable et qui vit à Montréal.

M. GAUVREAU: Ce n'est pas assez.

M. PEDLOW: Si $2,100 ne sont pas suffisant pour l'ouvrage sur le canal de Lachine, comment peut-on prétendre que $1,800 suffisent pour le maître de port d'Halifax qui a la charge de l'énorme trafic qui entre et sort de cette ville?

L'hon. M. REID: Je ne sais rien de ce qui se fait à Halifax. Il me semble que les salaires à Montréal ne sont pas exagérés si l'on tient compte de la cherté de la vie.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que l'employé du canal Saint-Pierre ne reçoit que $200?

L'hon. M. REID: C'est un éclusier et il reçoit cette somme en plus de son salaire.

M. McKENZIE: Quel est le chiffre de son traitement fixe?

L'hon. M. REID: Il touche $65 par mois en qualité de chef éclusier plus $200.

M. McKENZIE: Quels traitements touchent les employés qui travaillent sous ses ordres?

L'hon. M. REID: A peu près le même salaire. Ils ont aussi reçu une allocation. Le chef éclusier est occupé toute l'année, tandis que ses subalternes ne travaillent que pendant la saison de navigation.

M. PEDLOW: Un certain nombre de fonctionnaires, si j'ai bien compris, sont employés au terminus du canal Lachine à Montréal. Quel est le chiffre total des salaires payés pour la perception de ces $250,000? Le fonctionnaire—chargé de l'administration, au traitement annuel de $2,100 plus $100, ne fait pas tout le travail à lui seul?

L'hon. M. REID: Il a un nombreux personnel sous ses ordres; car il y a un personnel pour le jour et un autre pour la nuit, de même qu'il y a des chefs éclusiers et des éclusiers sur le canal Lachine où les navires circulent nuit et jour. Sur le canal Rideau, nous n'avons qu'un personnel de jour.

M. PEDLOW: Le coût de perception est d'environ de 5 p. 100.

Canal Welland.—Construction, $3,500,000.

M. McKENZIE: Nous avons reçu des demandes de renseignements sur la nouvelle colonie, qui a été établie sur le canal.

L'hon. M. REID: A quel endroit?

M. McKENZIE: Sur le canal Welland. On prétend que les travaux ont été repris aux fins de fournir du travail aux gens de la péninsule et l'on nous assure que ce sont de étrangers pour la plupart. Il est à supposer que le ministre est en mesure de nous fournir des renseignements sur la nationalité de ces gens et de l'endroit d'où ils sortent.

L'hon. M. REID: On m'a prié de donner des renseignements relativement aux soldats rapatriés qui sont employés à ces travaux. Prenons les quatre sections sur lesquelles les travaux ont été repris, afin de fournir du travail aux anciens soldats.

Premièrement, voyons ce qui en est pour le personnel du génie. Sur 63 employés, les vétérans sont au nombre de 57, soit 90 p. 100. Ce personnel a été considérablement augmenté depuis par la nomination d'un grand nombre de soldats licenciés. Les entrepreneurs ont à leur service un total de 1,109 hommes de tous métiers. Or, on compte 228 vétérans, soit 19 p. 100.

Il y a certains travaux que les anciens soldats ne sont pas en mesure d'exécuter.

[L'hon. M. Reid.]

Les entrepreneurs ont à leur service 681 ouvriers d'élite, dont 219 sont des vétérans, soit 23 p. 100. Tous les entrepreneurs déclarent que les vétérans refusent de travailler comme manœuvres, bien qu'ils aient fait tous les efforts imaginables à cette fin.

M. PEDLOW: Le ministre a-t-il des détails relativement à la nationalité des journaliers qui sont employés sur le canal?

L'hon. M. REID: Je ne possède ancuns renseignements à cet égard.

M. McKENZIE: Les entrepreneurs n'ont engagé que 67 fonctionnaires techniques?

L'hon. M. REID: Cet état a été préparé au début des travaux jusqu'au 2 mai. Depuis cette date, le nombre des employés a été augmenté, mais ce sont presque tous des soldats licenciés.

M. McKENZIE: Je saisis parfaitement l'intention du ministre. Il donne le tant pour cent des fonctionnaires du département employés à ces travaux; mais ses explications ne sont pas très claires quant au nombre total des anciens soldats au service des entrepreneurs.

L'hon. M. REID: Je ne me suis peut-être pas expliqué assez clairement. Le Gouvernement a un certain personnel de fonctionnaires et d'ingénieurs au nombre de 63 pour surveiller l'exécution des travaux. De ce nombre il y a 57 vétérans de la guerre. A la date du 2 mai, les entrepreneurs avaient à leur service—ce nombre a été considérablement augmenté depuis—1,109 ouvriers de toutes catégories. De ce nombre, 228 étaient des soldats rapatriés. De ces 1,109 hommes, 681 étaient des ouvriers d'élite, dont 219 étaient des vétérans de la guerre; il est donc facile de se rendre compte que seuls 9 soldats rapatriés travaillaient comme journaliers.

M. McKENZIE: L'autre jour, j'ai lu quelque part dans un journal le compte rendu d'une enquête où un ancien membre de Parlement, M. German, a donné son opinion relativement à l'élargissement du canal Welland.

Je ne sais si le ministre a lu cette interview. Cet ancien membre du Parlement est d'avis que les sommes déboursées pour l'élargissement du canal et pour son creusement à une profondeur bien plus grande qu'à ses deux extrémités constituent en réalité une dépense inutile. Le département fait creuser le canal à une profondeur de 22 pieds sur le parcours de ces sections tandis que pour des milles et des milles aux deux extrémités la profondeur de l'eau est à peine suffisante pour permet-

tre le passage de navires ne tirant pas plus de 8 à 9 pieds d'eau au plus. Il s'écoulera peut-être des années, suivant M. German, avant que le pays retire quelques bénéfices de ces travaux coûteux exécutés sur une certaine section en plein milieu du canal Welland.

Cela me fait penser à un individu qui forgerait une chaîne de 100 pieds de longueur et qui, après avoir réuni solidement un certain nombre d'anneaux, n'en fait plus que de très faibles. La solidité d'une chaîne, a-t-on dit, dépend de l'anneau le plus faible. Le ministre m'expliquera-t-il à quoi va servir cette section agrandie, si le reste du fleuve n'est pas, de Montréal à Kingston, assez profond pour porter un vaisseau de la grandeur pour laquelle il projette de creuser le canal Welland?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas lu cette conversation avec M. German, mais peut-être pourrais-je expliquer ce à quoi je pense qu'il a fait allusion. Pour construire ce canal du lac Ontario au lac Erié, on l'avait d'abord divisé en huit sections, pour quatre desquelles l'entreprise avait été adjugée il y a quelques années. Ce sont celles-là qui passent juste au milieu du canal, là où se trouvent situées les écluses. La construction des écluses demandera deux fois autant d'ouvrage que le reste. L'intention du ministère était de commencer les autres sections lorsque ce travail serait à peu près à moitié fini, pour que le tout fût achevé dans le même temps. Ce que M. German a dit c'est peut-être que l'achèvement des moyennes sections ne serait d'aucune utilité, puisque les bouts ne seraient pas finis. Si l'on procède maintenant à la construction des extrémités, tout l'ouvrage serait terminé en même temps et un vaisseau pourra se rendre droit à Montréal.

Quant aux autres sections, il s'agit plutôt d'un travail de creusement, et on les complétera lorsque les temps auront repris leur cours ordinaire, lorsque les prix seront redevenus à peu près raisonnables. Le prix des matériaux et de la main-d'œuvre est en ce moment si élevé qu'il vaut mieux, je crois, procéder avec toute la lenteur possible. Aussi, nous n'y procédons à l'heure actuelle que pour donner de l'ouvrage à des gens qui n'en ont point. Il se peut au reste que l'honorable député ait fait allusion à autre chose. M. German a pu dire qu'à cet endroit nous creusions à 30 pieds lorsque plus haut la profondeur est peut-être moindre. J'ignore ce qui en est, mais je désire faire observer à la Chambre que, dans la construction de ce canal, la profondeur donnée est plus grande que dans tous les autres canaux du Saint-Laurent à l'heure actuelle. Nous le creusons de 25 à 30 pieds pour qu'un vaisseau puisse aller à Kingston ou à Prescott. Il ne pourrait se rendre à Montréal, puisque les canaux du Saint-Laurent n'ont qu'une profondeur de 14 pieds à partir du seuil. On dira peut-être que l'on n'a pas besoin d'ici à plusieurs années d'une plus grande profondeur. Lorsque le canal Welland a été construit, il n'avait d'abord que neuf pieds et les rapports du ministère nous disent que cela devait être suffisant pour trente ans. A peine, néanmoins, eut-on fini le travail que l'on se trouva dans la même position qu'au début, par la raison que, dans l'intervalle, on avait construit des navires de dimension plus grande. On le creusa alors de 12 pieds, et les dossiers du ministère font voir que M. Page, l'ingénieur en chef du département à l'époque, émettait l'avis qu'un canal de 12 pieds suffirait pendant trente ans. Mais avant d'avoir fini ce canal de 12 pieds, on s'est aperçu que l'on n'était pas plus avancé, des vaisseaux de 10,000 tonnes parcourant alors les lacs de l'Ouest. Autrefois, les vaisseaux qui voyageaient entre Chicago, Kingston et Montréal jaugeaient de 1,000 à 1,500 tonnes, puis on en fit de 2,500 à 3,000 tonnes, et les dimensions continuèrent de s'accroître jusqu'à ce que maintenant les vaisseaux qui vont du lac Supérieur à Buffalo sont de 10,000 à 12,000 tonnes et peuvent porter 400,000 boisseaux de blé.

Ce que nous projetons, c'est de faire que de ces mêmes vaisseaux puissent, par le moyen de ce canal, se rendre au moins jusqu'à Kingston. Port-Colborne, situé à la tête du lac Supérieur, n'est distant de Buffalo que de quelques milles. Ces vaisseaux circulent entre Buffalo et le lac Supérieur. Rien ne devrait empêcher qu'ils se rendent jusqu'à Kingston par ce canal. Si la canalisation du Saint-Laurent jusqu'à Montréal doit être entreprise et achevée des vaisseaux de 10,000 à 12,000 tonnes iront de Port-Arthur à Montréal, oui, jusqu'à la mer.

M. McKENZIE: Le ministre aurait-il la complaisance de nous dire quelle est actuellement la profondeur de l'eau depuis Montréal jusqu'à l'extrémité est du canal Welland?

L'hon. M. REID: Nous avons dans le canal 14 pieds d'eau, et c'est là-dessus naturellement que nous nous basons. Un vaisseau qui fait le trajet du canal Welland à Montréal peut compter sur une profondeur de 30 pieds à partir du canal Welland jusqu'à Kingston ou à Prescott, mais ensuite il n'a plus que 14 pieds. Avec le

barrage du Saint-Laurent, qui en sera à vrai dire la canalisation, un vaisseau peut prendre n'importe quelle charge. Un vaisseau de 10,000 tonnes irait droit à Montréal sans la moindre difficulté, et il n'aurait à passer que par cinq ou six écluses, au lieu de vingt-huit ou trente.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nombre de personnes qui s'y entendent sont d'avis que l'on a tort de creuser le canal Welland. C'est là une question que le ministre a omis de traiter. Je ne sais combien l'on a dépensé jusqu'ici, mais quand l'ouvrage sera terminé, il aura coûté au moins cinquante millions.

Si c'est là une dépense inconsidérée il faut décider, sans retard, si nous allons poursuivre ou cesser l'exécution de cet ouvrage. J'ai été sensible au discours prononcé cet après-midi par le ministre des Finances au sujet de la situation financière du pays, qui, de l'aveu de tous, est inquiétante. Voici maintenant que nous voulons entreprendre l'exécution d'un nouvel ouvrage estimé à 50 millions. Or, les hommes éminents du voisinage ont trouvé, après mûr examen, qu'il ne fallait pas l'exécuter du tout, mais que l'outillage actuel pouvait suffire aux besoins du moment. Cependant, l'honorable ministre s'est gardé de traiter cet aspect de la question. Je présume que le chef de l'opposition a voulu parler d'une circulaire dont j'ai reçu copie et qui m'a fait beaucoup d'impresion. Elle a pour auteur un nommé Charles B. Watts. Je ne le connais pas, mais étant allé aux renseignements, j'ai découvert qu'il est secrétaire de la Dominion Millers' Association; que c'est un homme important; qu'il est intéressé dans le voiturage sur les Grands lacs et que, par conséquent, il s'y connaît aussi bien, en cette matière, que tout autre homme des environs. Je vais lire un passage de sa lettre, afin de mettre l'honorable ministre en possession des faits tels qu'ils ont paru à ce citoyen. La lettre de M. Watts est adressée de l'édifice de la banque Royale de Toronto et porte la date du 28 mai 1919. La voici:

M. German dit que "la dépense de $50,000,000 pour le canal Welland constitue un gaspillage". L'intérêt seul suffirait à assurer le transport gratuit du grain de Fort-William à Montréal.

Cher monsieur:

L'ajournement des travaux du canal Welland, dans les circonstances actuelles, ne devrait pas être traité comme question de parti, attendu que ces travaux comportent une dépense de plus de $50,000,000 et que les ouvriers sont en grève pour obtenir des salaires plus élevés, ce qui porterait la dépense à plus de $60,000,000, dont il ne sera retiré aucun revenu, mais par suite de quoi le Canada sera obligé de payer, chaque année, les frais d'exploitation et d'entretien.

Tous les partis devraient s'unir pour conserver au Canada ses ressources.

Dépense équivalant à gaspillage: M. German, ancien député de Welland, a déclaré, il y a quelques semaines, à Toronto, devant l'Association des chambres de commerce, que les armateurs eux-mêmes considéreraient comme un gaspillage la dépense de $50,000,000 pour le canal Welland, à moins que le Canada n'eût l'intention de prolonger son système de canaux jusqu'à la mer, ce qui, d'après lui, coûterait une somme supplémentaire de plus de $300,000,000.

M. German a dit "avoir été informé que les propriétaires des grands bateaux destinés au transport des marchandises préféreraient décharger leur cargaison à Port-Colborne (comme à présent), plutôt qu'à Prescott ou à Brockville, parce qu'ils pourraient ramener des cargaisons de retour de l'autre côté du lac.

Cela veut dire que les bateaux d'un plus faible tonnage seraient les seuls à naviguer dans le canal agrandi, jusqu'à ce que les canaux du Saint-Laurent fussent également creusés comme il est dit ci-dessus.

Développement par action en commun: La députation qui est allée à Washington, il y a quelque temps, au sujet des grandes voies fluviales, a demandé aux Etats-Unis de payer la moitié de ce qu'il en coûterait pour construire un canal à eau profonde depuis les Grands lacs jusqu'à l'océan.

Le ministre des Chemins de fer travaille auprès du gouvernement américain à obtenir le développement international de l'énergie électrique au moyen des chutes d'eau du Saint-Laurent. L'approfondissement des voies fluviales devrait se faire aussi en commun.

Dans les circonstances actuelles le Canada ne peut trouver le capital pour assurer des voies fluviales libres en vue de son commerce avec les Etats-Unis, non plus que pour les entretenir et les exploiter. Plus de la moitié des marchandises transportées par voie du canal actuel sont transportées par les navires américains auxquels on impose aucun droit.

Transport gratuit du grain: D'après les taux de 1914 et de 1915, l'intérêt sur une somme de moins de $50,000,000 serait plus que suffisant pour payer le transport, de Fort-William à Montréal, de tout le grain canadien qui est passé par le canal Welland, en route pour Montréal, en 1914, et qui représentait la plus grande quantité qui eût encore été expédiée à Montréal par voie du canal Welland.

Voir les statistiques des canaux pour l'année 1916, pages 19, 20 et 48.

Comme il va sans doute falloir plus de $50,000,000 pour parachever le canal, dans les circonstances actuelles, en cessant de faire des dépenses à ce sujet le Canada épargnerait tout le capital, et s'il jugeait à propos d'en employer l'intérêt, il pourrait payer tout le transport comme il est dit ci-dessus, et assurer, de cette manière, le transport gratuit du grain de Fort-William à Montréal.

S'il en est ainsi, il est extraordinaire que nous nous lancions tête baissée dans une dépense de 50 millions, avec la perspective de dépenser, en outre, 300 millions avant de pouvoir atteindre le port de mer de Montréal. Il me semble donc que le ministre devrait avoir de meilleures raisons à fournir pour justifier cette énorme dépense. Si

je comprends bien ce qu'a dit M. Watts, le canal n'est pas absolument nécessaire, à l'heure qu'il est, si nous cessions l'exécution des travaux qui s'y rattachent, l'intérêt du capital de cette dépense suffirait à solder les frais du transport du grain par voie de ce canal, tous les ans. Ainsi, nous garderions nos $50,000,000, et l'intérêt de ce capital placé assurerait aux producteurs de grain de l'Ouest le transport gratuit de leurs produits, de Fort-William à Montréal. La gratuité de ce transport représenterait un immense avantage. Je prierais donc le ministre de répondre aux observations de ce citoyen et de dire au comité, s'il le peut, comment il justifie cette énorme dépense.

L'hon. M. REID: Je serais surpris que M. German eût jamais fait la déclaration qui lui est attribuée dans la circulaire qu'on vient de lire. Je ferai remarquer que nous ne commençons pas un nouvel ouvrage et qu'on a déjà dépensé, à ce sujet, une somme de 16 millions. On s'est mis à l'œuvre il y a plusieurs années, mais les travaux ont été suspendus à cause de la guerre. L'agrandissement du canal Welland n'est pas une entreprise nouvelle; ses débuts remontent à cinquante ou soixante ans; on a d'abord creusé un canal de neuf pieds de profondeur, puis de douze pieds et l'on projette maintenant de l'approfondir encore.

Il a été question de la quantité du grain qui a franchi ce canal en l'espace d'une année. Nous ne nous occupons pas d'un canal suffisant pour le transport du grain qui suivra cette route pendant une année; nous en construisons un pour le transport du grain et des produits de l'Ouest pendant plusieurs années encore. Aujourd'hui le grain de l'Ouest canadien est apporté à Liverpool par de gros navires de 10,000 tonneaux qui suivent la route des Etats-Unis jusqu'à Buffalo, puis se rendent à New-York par le canal Erié. C'est par là que passe notre grain, au lieu de se rendre dans les ports canadiens par des avenues canadiennes. Le prix par boisseau, même par les routes des Etats-Unis, est plus élevé qu'il le serait si des canaux qu'on est à creuser livraient passage jusqu'à Montréal. J'ose dire que, quand cela aura lieu, le fret du grain jusqu'à Montréal baissera à tel point que les cultivateurs et les producteurs de grain des provinces de l'Ouest vendront leurs produits plus cher; de fait, l'argent économisé en quelques années paierait probablement les frais de creusement du canal Welland. Sans doute, l'amélioration de notre système de canaux réduira de beaucoup les frais le transport. Lorsque le canal de Welland aura été agrandi, les gros bateaux à vapeur de 10,000 tonneaux pourront se rendre à Kingston et y décharger leur grain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Plutôt qu'à Port-Colborne?

L'hon. M. REID: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel avantage cela offrirait-il?

L'hon. M. REID: Les vaisseaux de 10,000 tonneaux transporteront le grain de Port-Arthur ou Fort-William à Kingston à peu près pour le même prix qu'ils exigeraient pour le rendre à Buffalo; l'écart sera très faible. Le voyage de Port-Colborne à Kingston dure probablement un jour de plus, et l'on pourra demander un léger supplément pour l'usage du bateau pendant ce jour-là. A Kingston, on se trouve à quinze ou dix-huit heures de Montréal où les vaisseaux peuvent apporter de grosses cargaisons. Les vaisseaux de 10,000 tonneaux viendront à Kingston, mais s'ils ne peuvent pas se rendre au delà de Port-Colbone, comme à l'heure qu'il est, des bateaux qui ne transportent que de 60,000 à 65,000 boisseaux continueront leur service entre Port-Colborne et Montréal, distance d'environ quatre cents milles.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelle est la distance entre Port-Colborne et Kingston?

L'hon. M. REID: Elle est probablement de 300 milles. Sur cette distance, la marchandise serait transportée par des vaisseaux de 10,000 tonneaux; voilà la différence.

La canalisation du Saint-Laurent est un gros problème dont la Chambre n'est pas encore saisie. Cependant, le gouvernement américain s'y intéresse beaucoup et il l'étudie avec une grande énergie en vue d'acheminer sa marchandise vers Montréal ou l'océan Atlantique, au lieu de rompre charge à Buffalo pour la rendre à New-York. Advenant la canalisation du Saint-Laurent, l'avantage pour la rive américaine du fleuve serait que ces navires de 10,000 ou 8,000 tonneaux—et c'est maintenant un gros tonnage que ce dernier—traversant l'Atlantique prendraient un chargement à Liverpool, ou dans tout autre port, et reviendraient directement à Chicago, à Duluth ou à Buffalo. Voilà pourquoi les Etats de l'Ouest demandent avec instance qu'on se mette à l'œuvre. Le gouvernement américain, il va sans dire, se rend compte des grands avantages qui résulteraient de cette entreprise quel qu'en puisse être le coût.

Les chiffres de l'honorable député sont bien plus élevés que ceux de nos ingénieurs.

Cependant, le Gouvernement des Etats-Unis comprend que, s'il prend part à cette entreprise, il aura un intérêt dans la force motrice, vu que ce sont des eaux limitrophes et que s'il se produit de 300,000 à 600,000 chevaux-vapeur, il aura droit à sa quote-part, qui n'est pas à négliger.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il ne la reçoit pas?

L'hon. M. REID: Non; cette énergie hydraulique ne sera produite que par la canalisation du Saint-Laurent. Actuellement, les canaux du Saint-Laurent sont établis le long de la rive à l'endroit même où se trouvent les rapides. Le présent projet entraînerait l'établissement d'un barrage en travers du fleuve à chaque rapide. Il y en a cinq de Prescott à Montréal et chacun de ces barrages donnerait une énergie hydraulique formidable.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'avantage serait pour les gros cargo-boats; les petits n'y gagneraient rien, car les facilités actuelles leur suffisent.

Ce monsieur, qui connaît à fond le commerce des grains, déclare que l'on préfère décharger les gros navires à Port-Colborne, parce qu'on a l'avantage d'y obtenir une cargaison pour le retour. Que peut répondre le ministre à cet argument? S'il ne peut obtenir que les gros navires se rendent à Kingston, son grand canal ne sera d'aucune utilité à qui que ce soit.

L'hon. M. REID: Les navires ont un autre avantage à se rendre à Kingston plutôt qu'à Port-Colborne. Au début, lorsque le canal du Sault n'avait que la largeur et la profondeur du canal Welland et d'autres canaux du même genre, le plus gros navire qui pût aller de Port-Arthur à Fort-William et Buffalo était un navire portant environ 65,000 boisseaux, et le tarif était de cinq cents le boisseau. Dès que le canal du Sault fut ouvert aux navires de dix mille tonneaux, le tarif fut réduit à 1 c. ½ ou 2 c. le boisseau. Cette amélioration a donc eté fort avantageuse aux expéditeurs de l'Ouest. Le même raisonnement s'applique à un navire allant de Port-Colborne à Montréal. Le tarif entre ces deux endroits doit être probablement de 2 ou 3 c. le boisseau; le tarif entre Kingston et Montréal étant de 1 c. ½, cela porterait vraisembablement le tarif à 3 c. ½ le boisseau. Par contre, avec de gros navires de 10,000 tonneaux, le tarif entre Port-Colborne et Kingston serait probablement d'un demi-cent le boisseau à raison de la grande quantité et du peu de temps que durerait le voyage—seulement une journée.

[L'hon. M. Reid.]

L'honorable député a prétendu que les gros navires avaient avantage à s'arrêter à Port-Colborne, parce qu'ils y obtenaient une cargaison pour le retour. Mais, les navires qui se rendent à Kingston obtiennent quatre-vingt-dix-neuf sur cent pour leur retour une cargaison de charbon. Ils n'obtiennent pas ces cargaisons à Port-Colborne; il leur faut se rendre à Ashtabula pour obtenir du charbon, d'où ils le transportent à Fort-William. Les navires qui vont à Kingston, ont aussi à se rendre de Kington à Ashtabula, mais ils peuvent faire ce trajet avantageusement parce qu'ils ont une cargaison jusqu'à Kingston. D'ailleurs, il n'y a aucun doute que si nous voulons que notre trafic alimente les ports de notre pays, la seule route à suivre ne soit celle du canal Welland et du fleuve Saint-Laurent. De même, si nous voulons que nos producteurs de l'Ouest bénéficient d'un transport à bon marché entre Port-Arthur ou Fort-William et Montréal, et que ce soit autant d'argent de plus que leur rapporte leur blé, il faut que ce transport s'effectue par voie du canal Welland et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal. J'ai vécu toute ma vie sur les bords du Saint-Laurent, et je connais parfaitement les conditions de la navigation entre Port-Arthur et Montréal. Je parle donc en connaissance de cause quand je discute cette question.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je n'en doute pas. Mais, d'autre part, ma proposition au ministre aurait pour résultat d'assurer le transport à Montréal du blé des agriculteurs de l'Ouest. S'il voulait épargner ces cinquante millions, et les déposer à un intérêt de cinq p. 100, cela lui rapporterait 2 millions de dollars par année, qui paieraient le transport de tout le blé expédié de Fort-William à Montréal, et nous aurions 50 millions à placer ailleurs. Voilà la proposition que j'ai faite au ministre, et il ne me semble qu'il ait répondu à cela.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami veut-il dire que le blé serait expédié de Port-Arthur à Montréal par chemin de fer?

M. SINCLAIR: Non, par eau. Le monsieur que j'ai cité soutient que le prix du transport du blé par bateau de Fort-Willian à Montréal pourrait se payer avec l'intérêt de l'argent que coûte le creusement des canaux.

L'hon. M. REID: Cette proposition peut se soutenir si mon honorable ami croit que la quantité de blé transportée sera la même après la construction de ce canal que la quantité d'il y a deux ou trois ans. Nous n'aurions pas entrepris ces travaux si ce

devait être là toute la quantité de blé à espérer. Mais j'estime, et tous les députés sont sans doute de mon avis, que nos grands territoires du Nord-Ouest seront graduellement mis en culture, et nous voulons que le blé puisse en être expédié aux meilleures conditions possible. L'honorable député sait quelle quantité de blé canadien prend la route de Buffalo et New-York, puisqu'il a déjà inscrit cette question au feuilleton de la Chambre. Ce détournement provient de ce que la navigation a été améliorée entre ces deux endroits, et que le tarif est beaucoup moins élevé qu'entre Port-Colborne et Montréal. Quand la navigation entre Port-Colborne et Montréal pourra se faire dans des conditions aussi favorables qu'entre Buffalo et New-York et que de plus grandes quantités de blé pourront être expédiées par cette voie, même le blé américain passera alors par Montréal, parce qu'il peut être transporté à meilleur compte de Port-Colborne à Montréal que de Buffalo à New-York, et en moins de temps. Si le nouveau canal Welland était construit et la route du Saint-Laurent améliorée, le trajet entre Port-Colborne et Montréal pourrait s'effectuer en vingt-quatre heures, alors qu'il ne faut pas moins de trois jours pour aller de Buffalo à New-York. Voilà un avantage que je crois digne de considération.

L'hon. M. LEMIEUX: En principe, je ne suis pas opposé à l'approfondissement du canal de Welland, bien que cette vaste dépense ait été décidée à une époque où l'on a trouvé de bonne politique d'abandonner la construction d'un véritable cours d'eau national, le canal de la baie Georgienne. Les législatures et tous les hommes d'affaires de l'Ouest étaient favorables au canal de la baie Georgienne, mais pour une raison que je ne dévoilerai pas, on a cru bon de se lancer dans la dépense que nous avons maintenant sur les bras.

Le pays s'est embarqué dans plusieurs entreprises importantes depuis les derniers vingt-cinq ou trente ans. Nous avons englouti des millions dans le canal de la vallée de la Trent avec de piètres résultats. Cependant ce canal est terminé. Et maintenant, nous avons décidé de dépenser cette somme considérable pour le canal Welland sans aucune politique, pour ainsi dire. Les explications du ministre sont vagues et non conformes au remarquable exposé distribué dans tout le pays par le secrétaire de l'association des minotiers du Canada. Cependant, il ne s'agit pas de savoir pour le moment si l'approfondissement du canal de Welland est de bonne politique ou non.

Etant données les révélations faites cet après-midi par le ministre des Finances, le Gouvernement devrait user de beaucoup de prudence dans la dépense de ces $3,500,000 piastres et de centaines de millions, peut-être, à l'avenir. Quelle que puisse être l'excellence de l'entreprise, mon honorable ami pense-t-il que le temps soit bien choisi? Vu nos engagements énormes, l'intérêt de notre dette de guerre, les pensions et le reste, ne croit-il pas qu'il vaudrait mieux abandonner certains projets même bons et recommandables en principes. Le ministre des Finances a conseillé au Parlement cet après-midi, de pratiquer une très stricte économie. Eh bien! est-ce là pratiquer l'économie? Vu notre situation financière, vu que nous devons faire de nouveaux emprunts durant cet exercice pour joindre les deux bouts, est-il de sage politique d'entreprendre des dépenses qui, pourraient fort bien être remises à quelques années plus tard?

Quand nous serons revenus à un état normal dans quelques années, le Canada étant un pays de progrès, nous ne trouverons pas à redire à des dépenses comme il en est question ce soir. Mais, dans les circonstances, alors que le malaise règne partout, que les hommes de la Finance craignent pour l'avenir, qu'une dette gigantesque nous écrase, sûrement mon honorable ami devrait remettre cette entreprise à plus tard. Ceux des citoyens d'Ontario que cette œuvre intéresse tout particulièrement sont trop patriotes, trop intelligents, pour ne pas comprendre qu'il faut s'imposer des sacrifices. L'Ouest en a fait concernant le canal de la baie Georgienne. Je me rappelle avoir lu à la Chambre, il y a quelques années, des résolutions adoptées unanimement par les Grain Growers de l'Ouest insistant auprès du Gouvernement sur la nécessité de commencer les travaux du canal de la baie Georgienne. L'Ouest a fait ce sacrifice. Nous l'avons fait dans notre propre province, bien que la construction des travaux nous ait été promise pendant des années.

Cette dépense énorme va affecter sérieusement le crédit de notre pays. Comme l'a déclaré cet après-midi le ministre des Finances, le crédit du Canada doit demeurer intact pour les engagements de l'avenir. Le ministre ne traite pas cette affaire avec sa sagacité habituelle. Le Parlement est déjà engagé dans une dépense considérable avec notre problème de chemin de fer. Je dirai, en passant, que le Gouvernement se prononce fortement en faveur de la nationalisation des chemins de fer.

L'autre jour, au Sénat, le Gouvernement, représenté par mon honorable ami, sir James Lougheed, n'a pas été aussi loin que ses collègues de cette Chambre. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit pour le présent, et je n'ai fait qu'ouvrir une parenthèse.

Voici où je veux en venir: le Gouvernement devra dépenser des millions et des millions, pas loin de cinquante millions pour l'outillage des chemins de fer nationaux afin d'obvier aux déficits. N'est-ce pas assez pour un exercice financier comme celui que nous entreprenons? Pourquoi affronter cette dépense énorme quand nous pouvons parfaitement attendre? Cette année n'est pas normale.

L'hon. M. REID: Pour ce qui concerne le canal de Welland, l'honorable député dit que nous ne faisons que commencer pour ainsi dire les travaux. L'entreprise a été décidée par l'administration dont il faisait partie, et cette politque était la bonne.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle était alors la dette nationale du Canada?

L'hon. M. REID: J'y viens. Il n'y avait pas d'opposition à cette politique et nous avons commencé les travaux dans un temps normal. Au début des hostilités, les travaux ont été suspendus. Comme je l'ai dit, l'autre soir, nous ne voulions pas commencer l'entreprise à ce moment. Aussitôt après l'armistice, de milliers d'hommes de la région du canal de Welland ont perdu leur emploi, et il revenait de la guerre des milliers de soldats qui cherchaient du travail.

Ce à quoi l'honorable député trouve à redire, c'est que, lorsque les usines ont été fermées, le Gouvernement a décidé de continuer les travaux, afin de fournir de l'ouvrage aux soldats revenus de la guerre. L'honorable député critique le Gouvernement pour avoir pris les mesures afin de donner du travail à ces hommes dont les familles avaient besoin de pain. L'honorable député pourrait aussi critiquer le Gouvernement pour avoir continué d'autres travaux Pourquoi avons-nous faits certains travaux à Montréal? Dans cette ville, les usines de construction de locomotives et de wagons demandaient du travail pour leurs ouvriers. Ces usines avaient fabriqué des munitions et, à la signature de l'armistice, il a fallu continuer la construction des locomotives et wagons, afin de fournir du travail aux ouvriers et éviter une crise. L'honorable député dit que l'Ouest se serait bien passé de la construction du canal de la baie Georgienne. Je ne crois pas qu'un seul député ni qu'aucun député de l'Ouest surtout ne se soit attendu à ce que nous commencions la construction de ce canal avant des années. Cependant, qu'avons-nous fait pour donner du travail à l'Ouest? Le Gouvernement continue la construction de chemins de fer dans l'Ouest, aussi la construction d'embranchements; payant des prix élevés pour les rails et les traverses et faisant tout son possible pour employer les hommes revenus du front et les autres. La compagnie du Pacifique-Canadien ne fait pas autant de travaux dans l'Ouest que n'en fait le Gouvernement et le président Beattie vons en dira la raison: c'est que la compagnie ne veut pas payer le prix élevé des rails et matériaux. Nous poussons cette construction, afin d'occuper en même temps les laminoirs du Sault-Sainte-Marie. Le Gouvernement a donné des contrats de 100,000 tonnes et, encore hier, nous avons accordé un autre petit contrat pour employer ces usines. Une délégation d'ouvriers du Sault-Sainte-Marie est venue ici et m'a dit dans quelles conditions ils se trouveraient au cas de fermeture des usines. Nous avons donc donné une commande de rails, non parce que ces rails nous étaient nécessaires, mais pour fournir du travail aux ouvriers. Nous aurions pu nous en passer comme nous aurions pu retarder les travaux. Et, cependant, l'honorable député critique le Gouvernement parce qu'il essaye de maintenir en activité les aciéries du Sault-Sainte-Marie, afin de nourrir ces ouvriers et leurs familles jusqu'au moment où nous recevrons d'outremer les commandes auxquelles nous nous attendons. La même chose s'est produite à Sydney où nous avons donné des commandes de rails pour jusqu'au commencement de juillet afin d'occuper les ouvriers de la Dominion Iron and Steel Company. C'est là la raison qui nous a fait donner ces commandes et qui nous a fait poursuivre la construction du canal Welland en ce moment. Si les hommes employés au canal Welland peuvent trouver du travail dans ce district qui est le leur, qu'ils ont quitté pour aller se battre en France et vers lequel ils sont revenus, je suis consentant à laisser suspendre ces travaux immédiatement. Mais, tant que des soldats revenus du front parcourront les rues à la recherche de travail et qu'ils auront des familles à nourrir je porterai au budget le coût de ces travaux et je suis certain que le peuple du Canada me soutiendra dans mes tentatives de procurer aux soldats du travail et du pain.

M. McCREA: Je doute que le ministre emploie beaucoup de soldats revenus du

front à ces travaux. Combien y a-t-il de soldats?

L'hon. M. REID: L'honorable député n'était pas à son siège quand j'ai cité les chiffres qui sont ceux du 2 mai. Comme je l'ai dit, le travail a été commencé surtout pour les soldats rapatriés, mais, naturellement, il y a une certaine catégorie de travail que ces soldats ne veulent pas faire et qu'on ne peut leur demander de faire. C'est pour cette raison que nous ne pouvons pas employer uniquement des réformés. Nous n'essayons pas de pousser les travaux, mais nous essayons seulement de garder les hommes qui sont dans le besoin, ceux qui ont des familles à nourrir, jusqu'au retour d'une période normale. Notre intention est de suspendre les travaux dès que des hommes pourront trouver de l'emploi ailleurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le taux des salaires quotidiens de ces soldats? Je ne parle pas des ingénieurs.

L'hon. M. REID: Manœuvres ordinaires, 40 cents de l'heure. Quand nous avons commencé ces travaux, le ministre du Travail a envoyé un de ses meilleurs fonctionnaires pour vérifier les prix de main-d'œuvre dans le district et nous avons payé ce salaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre dit que ces travaux seront suspendus dès que nous reviendrons à des conditions normales.

L'hon. M. REID: Nous les avons entrepris en régie intéressée, et ils ne doivent pas durer plus longtemps que le 31 décembre prochain. J'ai cru que, vers cette date, les conditions pourraient être de nouveau normales et que nous pourrions aviser pour l'avenir. Mais nous pouvons arrêter les travaux, en aucun temps.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'est plus un travail continu alors. Le ministre n'a donc pas l'intention de parachever l'ouvrage?

L'hon. M. REID: Nous avons l'intention de faire appel à la concurrence, si la situation, redevenue normale, semble militer en faveur de l'exécution de ces travaux. Mais c'est ce que l'avenir décidera.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ne pourrait-on pas employer ces soldats à l'exécution de quelque travail rémunérateur qui vaudrait mieux que celui qu'ils font présentement? Quel pourcentage les entrepreneurs reçoivent-ils pour les services des ouvriers?

L'hon. M. REID: Huit pour cent dont il faut distraire les frais généraux.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cela représente tout le pourcentage?

L'hon. M. REID: Oui, mais ils n'en obtiennent aucun sur les matériaux que nous fournissons nous-mêmes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cela semble un faible pourcentage comparé à celui que le ministre du Service naval payait à Montréal. J'ai compris qu'il payait 65 p. 100 du montant total du travail et des matériaux réunis. Si le ministre des Chemins de fer peut conclure une entente pour 8 p. 100, déduction faite des frais généraux, il s'assure de bien meilleures conditions que son collègue.

L'hon. M. REID: Le fait peut se produire dans le cas d'une installation considérable ou de quelque chose de semblable. Nous payons 8 p. 100 et nous avons notre propre installation; l'entrepreneur supporte ses propres frais généraux.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle est l'étendue de l'ouvrage en milles?

L'hon. M. REID: Le contrat stipule sept milles.

L'hon. M. LEMIEUX: Entre quels points?

L'hon. M. REID: De Port-Weller à Thorold; on travaille également à Allanburg

M. McKENZIE: Cet ouvrage revêt, n'est-ce pas, une grande importance nationale? L'idée que je me suis formée d'un système idéal de transport a toujours été que nous fissions transporter notre grain directement par chemin de fer du point d'expédition à un port maritime. L'autre méthode est moins coûteuse, sans doute. Il me semble, cependant, qu'on éprouve beaucoup de difficultés dans le transbordement du grain d'un mode de transport à un autre. Le ministre des Chemins de fer est également le ministre des Canaux et il se trouve ainsi se faire concurrence à lui-même. Il administre un réseau de canaux par lequel doit passer le trafic de son réseau de chemins de fer. Ne conviendrait-il pas de réunir ces deux départements et d'essayer de trouver un moyen terme, afin de constater si le ministre des Canaux ne pourrait pas s'entendre avec le ministre des Chemins de fer sur une donnée quelconque d'après laquelle nous pourrions établir cet admirable état de choses qui permettrait à un wagon chargé de grain, à Port-Arthur ou à Winnipeg, ou ailleurs dans l'Ouest, de se rendre directement à Montréal, à Halifax ou à Saint-Jean (N.-B.), où il transporterait directement sa cargaison dans le navire? Nous sommes prêts à dépenser des millions, que dis-je,

des centaines de millions de dollars pour ce nouveau chemin de fer le Transcontinental. Nous avons établi un type de voie ferrée inconnu jusqu'ici, dans le pays, pour la circulation de trains considérables transportant les marchandises à un tarif moins élevé qu'autrefois. Il importe au ministre et à nous tous d'examiner s'il n'est pas possible, même avec une perte légère, vu que nous possédons nous-mêmes ces chemins de fer, de transporter directement les marchandises par rail d'un point d'expédition au port maritime de Montréal, par exemple?

L'hon. M. REID: C'est un fait établi que le transport du grain ou de toute marchandise se fait toujours à meilleur marché par eau que par voie ferrée. Le chemin de fer Pacifique-Canadien, qui fait concurrence au chemin de fer de l'Etat, transporte son grain, de Port-Arthur à Midland ou Port-McNicoll, par la baie Georgienne, et c'est là une preuve de l'économie plus grande du transport par batellerie. Cette compagnie utilise la batellerie le plus possible. Si je me souviens bien, en temps normal, le tarif minimum par la voie ferrée du Pacifique-Canadien, de Port-Arthur à Montréal, c'était 12 cents ½ par boisseau—et la compagnie prétendait n'en tirer aucun bénéfice. C'était le tarif bas; en hiver, il s'accroît à 22 cents ou 22 cents ½. Mais par batellerie, de Port-Arthur à Montréal, au même moment, le prix de fret est réduit à 5 ou 6 cents le boisseau, c'est-à-dire de moitié. Durant la saison de la navigation, aucun grain, en pratique, ne quitte Port-Arthur ou Fort-William par voie ferrée. Le Pacifique-Canadien fait son transport de la façon la plus économique. S'il utilise la batellerie pour le transport de ses marchandises de toute sorte, à partance ou à destination de l'Ouest, de Port-Arthur et Fort-William, à la baie Georgienne, sauf à les transporter par voie ferrée de la baie Georgienne à Montréal, c'est pour la raison évidente qu'il ne peut subir aussi bien la concurrence ou opérer son transport aussi économiquement par voie ferrée que par batellerie. Autrement, il n'encourrait pas la dépense du déchargement dans l'élévateur de Port-Arthur et du transbordement à Port-McNicoll. J'ai conféré de la chose avec les autorités des chemins de fer qui sont certaines de pouvoir prouver bientôt qu'il ne peut pas y avoir de concurrence possible dans la circonstance. Lorsque l'honorable député de Temiskaming (M. Cochrane) était ministre des Chemins de fer, il a fait établir un taux de 6 cents par boisseau d'Armstrong, je pense, ou de la station en face de Fort-William, jusqu'à Québec. Un vapeur pouvait prendre la marchandise à Port-Arthur ou à Fort-William et la transporter jusqu'à Québec à raison de six cents par boisseau et faire un profit, tandis que sur chaque boisseau de grain que nous transportions d'Armstrong à Québec par chemin de fer, à la même époque, nous perdions de l'argent.

La concurrence était impossible; nous nous en sommes rendu compte par le fonctionnement des différents services. Je ne sache pas que je puisse fournir une meilleure preuve de ce que j'avance ,mais il serait facile de convaincre le leader de l'opposition avec les témoignages du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien et du Grand-Tronc qui en ont fait l'expérience aussi bien sur eau que sur terre. Toutes ces compagnies ont leur propre service de navigation.

Canaux (crédits imputables sur le capital).—Canal de la Trent.—Creusement et améliorations, $1,000,000.

Pour la construction d'un pont élevé sur la rivière Otonaba, rue Hunter, Peterboro (Ont.), $50,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que cela a rapport au canal?

L'hon. M. REID: C'est pour l'exécution des travaux commencés. Plusieurs entreprises sont en marche.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel a été l'an dernier, le chiffre des recettes provenant du canal de la Trent?

L'hon. M. REID: Les seuls crédits relatifs au travaux à l'entreprise sont pour la division Severn du canal de la Trent. Le canal a été creusé de Trenton à Orillia. Deux cent mille dollars sont requis pour les travaux qui étaient en cours d'exécution lorsque la guerre éclata, et nous les reprenons pour procurer du travail aux habitants de la région. Le reste doit servir à des travaux qui se font le long du canal, y compris le pont à la voie de garage de Gilmour, quatre ouvrages dans les quatre divisions, devant coûter respectivement $11,000, $7,000, $16,000 et $2,000; le pont élevé du Grand-Tronc, $5,278; des travaux au lac Rice, $14,000, etc.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre peut-il me donner une idée du mouvement des navires dans le canal de la Trent l'an dernier, des salaires payés aux employés et du chiffre des recettes?

L'hon. M. REID: Le canal de la Trent est franc. Il n'a été ouvert que l'an dernier et ne sert que pour les petites embarcations.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien de bateaux y sont passés l'an dernier?

L'hon. M. REID: Je n'avais pas les chiffres en ce moment. J'avais toujours eu l'impression que le creusement de ce canal était un vrai gaspillage d'argent.

L'hon. M. LEMIEUX: Dites cela un peu plus fort, s'il vous plaît.

L'hon. M. REID: Je dis que j'ai toujours eu cette impression jusqu'à ce que je l'eusse visité l'an dernier. Nous avons dépensé $16,000,000 pour le creusement du canal de la Trent.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une dépense en pure perte?

L'hon. M. REID: Non, et voici pourquoi. Il y a un fort mouvement de bateaux de petite dimension dans ce canal, mais en plus que cela, le courant génère 150,000 c.-v. dont les gens de la localité profitent. Toute l'énergie électrique utilisée entre Toronto et Kingston provient de la rivière Trent, et n'aurait jamais été mise à la disposition du public autrement. Lorsque vous pouvez avoir 150,000 c.-v. avec un capital de $16,000,000, je dis que c'est bon marché. Il y a en plus le cours d'eau.

M. McKENZIE: Vendons-nous de l'électricité.

L'hon. M. REID: Nous tirons un loyer de l'usine de la Seymour Power Co. Il équivaut à celui que la compagnie en retirait et c'est un revenu considérable.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien percevons-nous?

L'hon. M. REID: Deux dollars par cheval-vapeur à l'écluse. Il y a une usine électrique là-bas qui produit 150,000 chevaux-vapeur et qui pourra produire plus quand le canal sera complété jusqu'à la baie Georgienne. Nous pourrons fournir le tout à raison de $2 par cheval-vapeur. Nous pourrions avoir plus de deux dollars, mais nous voulons que les gens puissent avoir l'électricité au plus bas prix possible.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien avons-nous fourni de chevaux-vapeur l'an dernier?

L'hon. M. REID: Entre 30,000 et 40,000. Il y a un bâtiment où nous sommes prêts à installer de nouvelles machines, mais en raison de la guerre depuis cinq ans, il est impossible de les installer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les lignes de transmission entraînent-elles quelques frais?

L'hon. M. REID: Nous avons à installer une usine génératrice et une ligne de transmission. La compagnie de force Seymour a déjà fait l'installation de son usine et nous nous bornons à lui affermer la force hydraulique.

M. McKENZIE: Il figure ici un crédit de $50,000 affecté à un pont. Un mot d'explication à ce sujet.

L'hon. M. REID: Ce crédit est consacré à un pont à construire sur le canal Peterborough. Ce pont coûtera au moins $300,000. Si nous nous bornions à construire notre propre petit pont, il ne reviendrait qu'à 50,000 ou 60,000 dollars. La ville demandait un pont à niveau élevé; elle a proposé de dépenser 30,000 dollars et nous verserons 50,000 dollars sur cette somme.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien y a-t-il d'écluses?

L'hon. M. REID: Deux; l'une à Peterborough et l'autre à Kirkfield.

M. McKENZIE: Je désirerais connaître le système adopté par le Gouvernement à l'égard de ce pont. Le département se charge-t-il de l'entretien du pont sur le canal Saint-Pierre?

L'hon. M. REID: Oui, mais nous ne le faisons pas ici pour ce pont, parce que c'est un pont permanent à niveau élevé . Il n'y aura plus d'autres frais à effectuer. Nous nous bornons à payer 50,000 dollars, sans autres frais. Le maire me dit que le prix stipulé au contrat est de 350,000 dollars et nous avons consenti de payer 50,000 dollars sur ce prix de 350,000 dollars et davantage.

M. McKENZIE: Le ministre nous a dit que le canal de la Trent n'a été ouvert au trafic que l'an dernier?

L'hon. M. REID: Ce canal a été ouvert depuis quelques années, mais non pas jusqu'au lac Ontario; il est ouvert à partir d'Orillia jusqu'au delà de Peterbourough, mais c'est dans l'intérieur du pays. Maintenant, nous voulons l'ouvrir du lac Ontario jusqu'à la baie Georgienne. Aujourd'hui on peut traverser presque toute cette étendue, mais il reste encore une ou deux petites sections à compléter, et lorsqu'elles seront terminées, un bateau à vapeur pourra partir de Montréal et se rendre à la baie Georgienne. A présent le steamer ne va pas plus loin qu'Orillia.

M. McKENZIE: Ce crédit de $1,000,000 est donc affecté en partie à l'extension du canal?

L'hon. M. REID: Il est destiné à l'achèvement du canal jusqu'à l'extrémité ouest?

L'hon. M. LEMIEUX: Qui sont les entrepreneurs?

L'hon. M. REID: Randolph Macdonald, ou plutôt la compagnie de construction de York.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un ancien nom.

L'hon. M. REID: Le père est mort et l'entrepreneur actuel, je crois, est son fils.

Canal de Lachine, dragage, $25,000.

L'hon. M. REID: Ce dragage doit se faire dans l'extrémité supérieure du canal de Lachine.

Canal de Soulanges, améliorations, $329,000.

L'hon. M. REID: Une somme de $75,000 sur ce crédit est destinée à un chemin qui longe le canal. Nous avons privé les cultivateurs de leur chemin passant en construisant ce canal et maintenant il nous faut construire ce chemin pour eux.

Canal de la Trent, améliorations, $329,000.

L'hon. M. REID: Il s'agit ici de réfections à Bobcaygeon. La somme de $150,000 est affectée à la construction d'une nouvelle écluse à cet endroit, à cause de l'état de délabrement où se trouve l'écluse actuelle. La guerre nous a forcés d'abandonner provisoirement les travaux. L'an dernier, j'ai moi-même constaté sur place que l'écluse ne saurait durer plus longtemps. Il n'y a plus lieu de temporiser.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle est la nature des travaux?

L'hon. M. REID: La construction d'une nouvelle écluse en remplacement de la structure actuelle qui remonte probablement à soixante ans.

Canal Welland, améliorations, $25,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quand le canal de la Trent sera-t-il terminé?

L'hon. M. REID: Il reste deux petites sections à terminer sur la rivière Severn. Nous n'avons pas encore terminé les travaux sur ces sections, mais cela ne demandera pas plus d'une saison, si nous poussons activement les travaux.

Divers. — Arbitrage et sentence arbitrale, $20,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Je tiens à rappeler au ministre la réclamation d'un vieillard, M. Paradis, dont le nom, en anglais, répond à "Paradise". Je dois faire observer au ministre que mon vieil ami et son vieil ami, M. Paradis, avance en âge. Il a une créance légitime à faire valoir contre l'Etat; cette créance a été l'objet de nombre d'examens et d'enquêtes et il me semble que l'heure est venue de la liquider. Il y a nombre d'années, la propriété de ce cher vieillard a été détruite par l'Intercolonial, et la cour de l'échiquier et le département ont été saisis de sa réclamation.

Je crois comprendre qu'il ne s'agit que d'une divergence de quelques milliers de dollars entre M. Paradis et le ministre. Le ministre est convaincu, je pense, que M. Paradis est un honnête homme. Il a déjà un pied dans la tombe et il ne voudrait pas prendre au Gouvernement un seul sou auquel il n'aurait pas légalement droit. Le ministre qui est un jeune homme comparé à M. Paradis, ne peut-il pas aider ce vieux citoyen à fermer ses yeux en paix et permettre à sa famille de recevoir le montant qui lui appartient?

L'hon. M. REID: Cette réclamation a été soumise à mon prédécesseur et il était prêt à recommander un paiement de $7,500. Le montant a été porté ensuite à $12,000 et la dernière fois que j'ai examiné l'affaire pour essayer d'arriver à un règlement, j'étais prêt à recommander $15,000. Mais M. Paradis demande de $80,000 à $90,000. Il est venu me voir très souvent et je désire que sa réclamation soit réglée, bien qu'il n'ait pas légalement droit au montant qu'il demande. La dernière fois que j'ai entendu parler de cette affaire, M. Paradis demandait $30,000 ou $35,000, avec l'intérêt pour un certain temps, ce qui élèverait le montant de sa réclamation à $40,000. L'honorable député comprendra donc qu'il y a un certain écart entre nous. Je devrai obtenir l'autorisation du Conseil avant de pouvoir régler cette affaire, mais l'écart entre le montant réclamé et celui qui est jugé convenable par le département est un peu trop grand.

J'ai beaucoup de sympathie pour ce vieux citoyen, mais je crains de ne pouvoir régler avec lui pour le montant qu'il veut accepter, bien qu'il prétende que s'il règle à ce prix, ce ne serait pas le tiers de ce qu'il a perdu. J'ai promis à ce vieillard de soumettre la question à un sous-comité du Conseil privé pour voir si nous pouvons arriver à un arrangement.

L'hon. M. LEMIEUX: Pendant la présente session?

L'hon. M. REID: En réalité, j'ai promis de le faire depuis deux mois, mais il a été très difficile de réunir les membres du conseil. C'est réellement de ma faute et je vais

voir si je ne peux pas m'en occuper avant la fin de la session.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre ne voudra-t-il pas me nommer de ce comité? Comme membre du Conseil privé, je pourrais lui être utile.

L'hon. M. REID: Je crains que l'honorable député ne soit partial.

Chemins de fer.—Chemins de fer du gouvernement canadien.—Construction et amélioration, $11,121,681.

M. McKENZIE: Je pense que nous ferions mieux d'ajourner la délibération des crédits des chemins de fer du gouvernement canadien à quelque autre moment.

L'hon. M. REID: Et le chapitre du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. McKENZIE: Il y aussi le n° 108 qui exige quelques explications. Il est maintenant onze heures et la chaleur est tellement grande que nous ferions bien de laisser cela de côté.

M. McISAAC: Je voudrais poser au ministre une question qui intéresse énormément la population de l'île du Prince-Edouard: il s'agit des travaux que le Gouvernement a l'intention d'exécuter en vue d'augmenter la largeur de la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. L'honorable ministre pourrait-il me donner quelques renseignements sur la date la plus rapprochée possible à laquelle le travail sera achevé et quelle partie de cette entreprise il espère terminer cette année, l'année prochaine et ainsi de suite; quelles parties de la ligne seront réparées à leur tour et en général quelles sont les intentions et les espérances du Gouvernement au sujet de l'achèvement rapide de ces travaux qui sont si importants pour la population de ma province.

L'hon. M. REID: L'an dernier nous avons décidé de mettre la voie de largeur normale entre Port-Borden et Summerside pour que les wagons puissent être chargés entre ces deux stations et remorqués sur la ligne principale. On a commencé l'an dernier ce travail et on l'a continué aussi rapidement que possible. J'apprends que si nous pouvons obtenir la main-d'œuvre le mois prochain, nous exploiterons la partie de la ligne entre Summerside et Charlottetown avec des wagons réguliers. Nous ne nous proposons pas, cette année, de mettre la voie de largeur normale plus loin que Charlottetown ou Summerside. Quand les rails seront posés il y aura beaucoup d'ouvrage à faire pour mettre la ligne en bon état, et dans la situation financière actuelle, nous n'aurions pas raison de continuer davantage les travaux cette année.

M. McISAAC: Je suppose qu'il est entendu que l'année prochaine on continuera les travaux?

L'hon. M. REID: Nous avons l'intention naturellement d'établir la largeur normale sur toute la longueur de la ligne. Je ne peux pas dire ce que l'on fera l'année prochaine, mais la question sera étudiée en même temps que le prochain budget avec le dessein de continuer les travaux quand la situation financière le permettra.

M. NICHOLSON (Algoma): Le ministre pourrait-il nous donner des détails sur les dépenses à effectuer pour les chemins de fer nationaux canadiens tant en matière de construction qu'en améliorations et en outillage?

L'hon. M. REID: J'ai ici les détails de l'article 3, $11,121,181. Voici le résumé: lignes à l'est de Québec, $6,004,140; le Transcontinental à l'ouest de Fort-William, $993,208; gare maritime d'Halifax, $1,600,000; embranchements, Nouveau-Brunswick, $500,000; service des machineries, $524,333; crédits généraux, constructions et améliorations permanentes, $1,500,000. Je possède d'autres détails ailleurs, si l'honorable député désire les entendre.

M. McKENZIE: Il serait préférable de réserver cet article. Je le sais, certains députés désirent formuler leurs observations sur quelques-uns des articles que j'ai mentionnés, et comme le ministre a expédié beaucoup de besogne ce soir, nous pourrions bien ajourner l'étude de ces articles.

M. MANION: Avant qu'on se rende aux vœux du chef de l'opposition, je désire faire une observation au ministre. J'ai ici une communication signée par le préfet, M. A. A. McGillivray, et que m'a adressée M. J. McK. Hunt, touchant le changement de nom d'une petite gare sur le chemin de fer national canadien, et voudrais que le ministre me donnât la certitude qu'il essaiera encore une fois de faire effectuer ce changement, vu que les directeurs ne croient pas utile de prendre l'initiative. En réalité, le village de Slate-River est à 9 milles de distance de la gare de ce nom, alors que le village de Rosslyn est à cet endroit-là même.

L'hon. M. REID: J'ai discuté la chose avec les administrateurs, et si je ne me trompe, ils prétendent qu'il existe une autre gare de ce nom. Quoi qu'il en soit, je m'aboucherai de nouveau avec eux.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et neuf minutes.

INDEX

PREMIÈRE PARTIE

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

Affaires extérieures
Affaires indiennes
Agriculture
Armée
Chemins de fer
Commerce
Douane
Elections
Finance
Immigration
Législation criminelle
Législation fiscale
Marine et navigation
Mines
Pêcheries
Personnel
Postes
Terres fédérales
Travail industriel
Travaux publics

Aéronautique, 1391, 1945, 2138

Affaires extérieures
— Ambassade anglaise à Washington, 920
— Mission à Washington, 2259
— Représentant du Canada à Washington, 2295
— Traitement du personnel, 1083

Affaires indiennes
— Indiens du N.-Brunswick, 4210
D'Ontario et Québec, 4206
De l'Ouest, 4211
— Instruction des Indiens, 4213
— Opérations agricoles, 4830
— Réserve de Restigouche, 635
— Réserve Saint-Pierre, 1116, 1678

Agence de Paris, 1983

Agents consulaires, 1982

Agriculture
— Bétail (Commerce du), 1632
— Bétail (Inspection du), 2714
— Blé exportable, 1867
— Bons chemins, 4042
— Commission des vivres, 627, 2864
— Conserves alimentaires, 744, 748, 3113
— Crerar (Démission de M.), 3323
— Denrées alimentaires, 627
— Elevage, 3116
— Elevateurs de la commission des grains, 916
— Encouragements à la production agricole, 626, 2677
— Engrais agricoles, 1629, 2385, 2569
— Entrepôts frigorifiques, 3028, 3104, 1306
— Etablissement agricole des soldats, 3990

Agriculture—*Fin.*
— Expositions régionales, 1262
— Fermes expérimentales, 1117, 3099
— Grains (Loi des), 3979, 4086, 4222, 4827
— Grain de semence, 1018, 3122
— Grain de semence, garantie des emprunts, 653, 1067
— Impôt du revenu sur les cultivateurs, 2137
— Insectes nuisibles, 3103
— Libération des insoumis pour les semailles, 1946
— Linière (industrie), 1597
— Margarine (prix de la), 2294
— Marquage des récipients, 2445
— Oiseaux migrateurs, 2256
— Police sanitaire des animaux, 3112
— Provende (Exportation de), 2136
— Publications agricoles, 3114
— Récolte de 1919, 3988
— Sucre et sirop d'érable, 674
— Taureaux Ayrshire et Holstein, 626
— Tracteurs agricoles, 1595, 2136

Ambassade anglaise à Washington, 920

Annuaire du Canada, 3981

Aqueduc de Lévis, 1866

Aqueduc de Matapédia, 777

Armée
— Agents de la police militaire dans Richmond et Wolfe, 1010
— Alcool à l'expédition de Sibérie,
— Allocation de famille, 673
— Allocation d'habillement, 1730

Armée—*Suite.*
— Allocations aux mères de militaires, 1990
— Allocation de la milice, 1967
— Application de la loi militaire, 675
— Armement de l'infanterie, 1680
— Aviateur (Rapatriement d'), 1676
— Bataillon (22e), 1681
— Blessés canadiens débarqués à Portland, 677
— Cadets, 1973
— Canadiens français tués à l'ennemi, 673
— Censure militaire, 1731
— Commission des achats de guerre, 1263
— Commission d'établissement du soldat, 1115
— Commission des fonds régimentaires, 3025
— Commission anglaise de remonte, 1013
— Congé aux militaires de la garnison d'Halifax, 1731
— Congé aux militaires de langue française, 282
— Conscription dans Wright, 2503
— Conscrits (Appel des) âgés de 19 ans, 642
— Conscrits envoyés au front, 636, 1010, 2396
— Corps expéditionnaire
Administration, 1141, 1540
Opérations, 2399
Organisation, 2975
— Corps de santé, 1869
— Croix-Rouge, 3129
— Débarquement des troupes rapatriées, 2506
— Démobilisation, 1009, 1869, 4696
— Démobilisation (Crédit de la), 2258, 2320
— Démobilisation (Indemnité de), 1867
— Déserteurs, voy. *Insoumis*
— Dossiers individuels égarés, 1150
— Engagements volontaires, 634
— Enrôlement, 640, 781, 1150, 1991, 4144
— Etablissement agricole des soldats, 3990
— Etats-majors, 1974
— Exemptions en appel, 919
— Exercices annuels, 4656
— Expédition de Sibérie, 1263
Enrôlements forcés, 4147
Spiritueux à l'usage des troupes, 881
— Gages et salaires, 1981
— Gardes impériales, 2868
— Garnison de Ste-Lucie, 641
— Génie (Travaux du), 1973
— Gibson (Major), 920
— Hôpital central de Toronto, 881
— Hôpital militaire de Québec,, 880
— Hôpital militaire de Ste-Anne-de-Bellevue, 1258
— Hôpitaux et sanatoriums militaires, 2879, 2890, 2891
— Indemnité de démobilisation, 4395
— Influenza (L') dans l'armée, 880

Armée—*Suite.*
— Insoumis, 75, 4392
Amnistie par motifs de conscience, 814
Frais d'inscription, 636
Libération pour les semailles, 1946
Procédure contre les délinquants, 919
Uniformité des peines, 1358
Décret concernant les déserteurs et insoumis, 914
Insoumis du comté de Kent (N.-B.), 2677
— Irlande (Troupes canadiennes en),
— Loi militaire (Frais d'application de la), 674, 781, 1011
— Invalides, 1260
— Maison de convalescence de Charlottetown, 4625
— Médaille commémorative aux miliciens, 919
— Militaires malades en Angleterre, 642
— Mutineries du camp de Kinmel, 327, 372, 481, 532, 3603
— Parisault (Lieutenant), 919
— Pensions militaires, 4352, 9118, 1116, 3124, 4324
— Pensions militaires (Comité des), 144
— Pensions (Commission des), 630
— Prêts usuraires aux soldats rapatriés, 1014
— Prêts aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, 883
— Princesse Patricia (Régiment de la), 642, 1357
— Proclamations du gén. Currie, 632
— Rapatriement d'aviateurs, 1676
Des Canadiens de l'armée impériale, 2082
Des fils de cultivateurs, 146, 2041
Des troupes, 3880
— Récréation des troupes d'occupation, 677
— Recrues des Etats-Unis, 3026
— Recrues de Wright, Hull et Pontiac, 628
— Recrutement (Frais du) dans le district n° 4, 1495
— Rééducation professionnelle, 1049, 2888
Des soldats de langue française, 1009
— Registraires du service militaire, 1116
— Remerciements du Parlement au corps expéditionnaire, 4862
— Représentants militaires, 626
— Rétablissement (Département du) des soldats dans la vie civile, 1012
Commission du rétablissement, 3721
Dossier militaire du personnel, 4394
Traitement du service extérieur, 4838
Traitement du personnel, 2876
— Sentences des cours martiales d'outremer, 3604
— Service de santé militaire, allégations du gén. Smart, 534

Armée—*Fin.*
— Sociétés de tir, 1974
— Soldats canadiens dans les prisons anglaises, 1117
— Translation des militaires décédés en Europe, 1149
— Travaux topographiques, 1981
— Trésorerie militaire, 4144
— Troupes du Canada en Orient, 1357
— Troupe permanente, 1980, 3603, 4112, 4117, 4657
— Vérification des comptes, 1781, 1865, 2293, 2915
— Vétérans du corps d'aviation, 675
— Zones d'instruction, 1982

Armistice (Conditions de l'), 2130

Archambault (Docteur), 1356

Argue (Major), 3196

Armurerie Ross, 1014

Arthur (Colonel), 2767

Association des marchands de gros, 1257

Association parlementaire, 2864

Atlantique (Traversée de l') en **aéroplane,** 2234

Automobiles de l'Etat, 915

Avance de l'heure, 922, 1007, 1393, 1477, 1488, 3272

Avocats de l'établissement des soldats, 918

Baker (Monument), 2319, 4616

Banques (Fusionnement des), 1129

Bateman (Lieutenant), 3194

Bâtiments fédéraux de Dorval, 637

Bases navales aériennes, 1592

Batiscan (Travaux de protection à), 674

Béland (Bienvenue à l'hon. Dr), 3

Bell, Graham, 1261

Bell (Dr McKelvey), 3606

Bétail, 1632, 2150

Blair, H. C., 2501

Blé (Bourse du), 1782

Blé exportable, 1867

Blé (Fourniture de), à la Grèce, 3028

Blondin (L'hon. M.), 1866

Bois de Matane, 1264

Bons chemins, 761, 818, 4042

Bradbury (Lieut.-colonel), 1149

Budka (Mgr), 674

Bulletin officiel du Canada, 781

Bureau et Bigué (Société), 2135

Bureau de placement à Québec, 1867
Bureau du registraire de Montréal, 1011
Bureau de la statistique, 3980
Buste de sir R. Borden, 2138, 2395
Cabotage, 1152, 1309
Câble des Antilles, 3982
Cadets, 1973
Caisse de retraite du Grand-Tronc, 1260
Calvin (Résidence), 3508
Canadian Daily Record, 760
Canadiens aux Etats-Unis, 1153
Canadiens français morts à l'armée, 673
Censure militaire, 1731

Chambly (Chemin du canal de), 2133

Champs d'aviation, 13

Change sur New-York, 2236

Chaussures américaines

Chemins de fer
— D'Athabaska à Grande-Prairie, 2894
— D'Edmonton à Dunvegan, 1254
— De l'Est de Québec, 630
— De Lachine-Jacques-Cartier-Maisonneuve, 1458
— Du Pacifique-Canadien, 3344
— De Pugwash, 3195, 4394
— De Québec au lac Saint-Jean, 1015
— De Québec au Saguenay, 2638
— De St-Jean à Québec, 42, 2678, 2916
— Du Nord-Canadien
Arbitrage, 1261, 2236
Charges fixes, 2568
Dettes du réseau, 4395
Employés transférés au réseau national,
Houille, 1991
Obligations, 1260, 4375
Passif, 1258
Personnel, 881
Terminus à Montréal, 1259
Terres à Fort-William, 918
— Nationaux canadiens
Administrateurs, 638, 781
Budget du réseau, 3321
Différend ouvrier, 1683
Frais d'exploitation, 2645
Glace, 1010
Houille, 1988, 4534

Chemins de fer—*Fin.*
Locomotives, 1259
Matériel et recettes, 782
Situation générale, 1675
Wagons et rails, 1989
— Réseau national du ch. de fer, 1208, 1258, 1433, 1448, 1459, 1685, 1732, 1784, 1873, 2188
— Ateliers de Saint-Malo, 1258
— Caisses de prévoyance, 2133
— Caisse de retraite du Gr.-Tronc, 1260
— Ch. fer suburbain de Toronto, 1676
— Comité des chemins de fer, 1945
— Concessions de terre aux compagnies, 1013
— Edifices occupés à Toronto, 639
— Elévateurs de F.-William et P.-Arthur, 630
— Gare centrale d'Ottawa, 1259
— Gare du Pacifique-Canadien à Québec, 3722
— Gare maritime de Port-Nelson, 4854
— Gare terminus de Québec, 3603
— Gare terminus de Port-Mann, 1017
— Homologation du tracé des lignes,
— Houille consommée, 638
— Messageries de l'Intercolonial, 2135
— Passages à niveau, 727, 972, 1009
— Pensions des employés de l'Intercolonial, 631
— Permutation, 780
— Pont de Niagara, 4501
— Port-Mann (Terminus de), 1017
— Refonte de la loi générale, 2729, 3051, 3201, 3607, 4288
Conférences avec le Sénat, 4094, 4158, 4214
— Rideau-Junction, 2501
— Séquestre du G.-T.-P., 328, 678, 1154
— Service de l'Etat à Québec, 1015
— Subventions aux chemins de fer, 629
— Sucre brut (Tarif du), 3605
— Traitement du personnel, 1651
— Travaux divers, 3321
— Vols sur l'Intercolonial, 2499
— Zones des chemins de fer, 5
— Transcontinental
Accidents sur le réseau, 1258
Ateliers de St-Malo, 1258
Division Est en activité, 2501
Gares du réseau, 1257
Recettes des stations, 3193
Réclamations contre le réseau, 643

Chemin Saint-Louis, 629

Chiens de mer (Fondoirs de), 1018

Chutes d'eau du lac Nipissing, 1392

Chutes d'eau du St-Laurent, 921, 1872, 2039, 2080

Ciment (Droit sur le), 1678

Circulation des banques, 1147

Classement des fonctions publiques, 636

Clemens (Juge), 3194

Clôture (Application de la), 1873

Colonisation. Voy. *Immigration et colonisation*

Colonisation dans l'Ontario et Québec, 780

Combustible (Contrôleur du), 2236

Comités parlementaires (Composition des), 116
— Agriculture et colonisation, 118
— Banques et commerce, 118
— Bibliothèque, 119
— Bills d'intérêt privé, 117
— Chemins de fer et canaux, 116
— Forêts et cours d'eau, 119
— Comptes publics, 117
— Impressions, 117, 119
— Journaux de la Chambre, 42
— Marine et pêcheries, 118
— Menées séditieuses, 2039
— Mines, 118
— Pensions militaires, 1441
— Privilèges et élections, 116
— Règlement (Ordres permanents), 117
— Restaurant, 119
— Sélection, 5
— Vie chère, 3076

Comités (Mutations dans les), 442, 727

Comité de rapatriement (Dépenses du), 640

Commerce et Industrie
— Affinage du cuivre, 1148
— Agents commerciaux, 3972
— Association des marchands de gros, 1257
— Brevets des étrangers ennemis, 3989
— Brevets et marques de commerce, 3949, 4168
— Bureau des recherches scientifiques et industrielles, 3983
— Commerce interprovincial des liqueurs, 4285
— Commission du commerce, 673, 4627, 4655, 4659, 4710
— Commission économique de Sibérie, 640, 1595
— Compagnies électriques, 4735
— Contrat d'assurance, 4133
— Contrôleur du papier à journal, 4697, 4827
— Délégation du commerce à Londres, 1988
— Epiciers en gros, 2102, 2394
— Faillites (Loi des), 239, 967, 2361, 2371, 2574
— Haut commissariat de Londres, 3372

Commerce et Industrie—*Fin.*
— Importation de spiritueux, 1593
— Lainages (Exportation de), 881
— Linière (Industrie), 1597
— Liqueurs enivrantes, 2447
— Marques de commerce, 3949, 4168
— Mesures électriques, 144, 744
— Mesures préjudiciables au commerce canadien, 75, 119, 145, 239, 326
— Monopoles, 4730, 4750
— Relations commerciales avec les Antilles, 1592
— Relations commerciales avec le nord de l'Europe, 1991
— Relations commerciales avec la France, 1140
— Remèdes brevetés, 2586, 3965, 4082
— Statistique (Loi sur la), 144
— Traitement du personnel, 4654, 4769
— Unification des mesures et des types, 3984

Commercial Cable Company, 2134

Commissaires plénipotentiaires au Congrès de la paix, 1434

Commissaire des salaires, 1990 3604, 3950, 4598

Commission des achats de guerre, 1263

Commission des achats des ministères, 1206,

Commissions administratives, 676

Commission anglaise de remonte, 1013

Commission biologique, 2679

Commission du combustible, 638, 1592

Commission du commerce, 673

Commission des conflits industriels, 1594

Commission économique de Sibérie, 640, 1595

Commission d'enregistrement national, 759, 2235

Commission d'établissement des soldats, 1115

Commission impériale d'enquête, 3458

Commission du lac des Bois, 1986, 2156

Commission mixte internationale, 1983.

Commission des pensions (Personnel de la), 637

Commission des pensions militaires, 1867

Commission de régie intérieure, 4, 630

Commission des relations industrielles, 1308, 1355, 1488

Commission des vivres, 627, 4624

Commission des vivres (Recettes de la), 637

Commission des vivres (Frais de la), 640

Concessions de terre aux chs de fer, 1013

Conférence sur l'hygiène sociale, 3196

Conférence impériale, 1083

Conseil médical, 3370

Conseil privé, 4648

Consignation d'or, 641

Côté (Eugénie), 2925

Cour d'appel impériale, 1115

Cours monétaire, 1083

Côté, Louis, 2677

Cousineau, Louis, 1356

Crerar (Démission de l'h. M.), 3323

Cuivres, 1148

Dafoe, John, 1012, 1866

Dansereau, Lionel, 372

Débarquement de blessés canadiens à Portland, 677

Décoration de l'Etoile de bronze, 627

Décrets fondés sur l'acte des mesures de guerre, 4286

Délégation du commerce à Londres, 1988

Démobilisation, 1009, 1869

Démobilisation dans la marine, 2043, 2082

Démobilisation (Crédit de la), 2258, 2320, 2444

Denrées alimentaires, permis de vente, 627

Dépenses et recettes fédérales, 1264

Déserteurs et insoumis. Voy. *Armée.*

Desjardins (Agent), 783

Différends ouvriers sur le N.-Canadien,

Directeurs des postes, 1595

Discours du trône, disc. générale, 14, 43, 75, 120, 146, 193, 240, 283, 331, 373, 414, 415, 442, 535, 572.

Divorce, 3901.

Divorce (Tribunaux de), 1729, 2895

Divorce, juridiction des cours de l'Ouest, 4696

Dossiers individuels militaires, 1150

Douane
— Abaissement des droits, 828
— Bureau de Lachute, 1014
— Bureau de St-Anselme, 918
— Chaussures américaines, 1016
— Ciment de Portland, 1678
— Farine de blé, 3818
— Fer et acier, 3827
— Feuillard, 3818
— Fourgons et camions, 3844
— Impressions et papeterie, 1002
— Instruments aratoires, 3827
— Nickel, 3819
— Remises de droits, 675
— Semoule, 3818
— Service de répression, 1002
— Tarif douanier, 4149
— Traitement du personnel, 991

Douchobores (Terres des), 2131

Drapeau national canadien, 2493

Draper, P. M., 4145

Duchemin, H. P., 1596, 1868

Eclairage, 2612

Ecoles nationales neutres, 2506

Elections
— Contestation de Bow-River, 4
— Election de Bruce-Nord, 2134
— Election partielle, 672
— Insoumis déchus du droit électoral, 2292
— Listes électorales, 2635
— Loi électorale, 4785, 4799
— Représentation proportionnelle, 4784
— Scrutin militaire d'outre-mer, 1496

Elévateurs de la commission des grains, 916

Elévateurs de F.-William et P.-Arthur, 630

Employés de l'impôt à Montréal, 3027

Employés des navires de l'Etat, 635

Emprunt national, obligation de $50, 2135

Emprunt à New-York, 1989

Emprunt national (Courtiers de l'), 1677

Engrais agricoles, 1629, 2385

Enquête Gobeil-Simard, 646

Enregistrement national, 759, 879, 1017, 1115, 2395
— Dans Bagot, 1357
— Dans Chambly-Verchères, 2236
— Dans l'Islet, 1017
— Dans Hochelaga, 2676
— Dans Terrebonne, 1356, 1496

Enseignement professionnel, 3931, 3295, 4035, 4287

Entrepôts frigorifiques sur les navires de l'Etat, 918

Epiciers en gros, 2102, 2394

Escorte à un évêque catholique, 2396

Etablissement agricole des soldats, 4158

Etrangers (Bien des), 1595

Etrangers internés, 879, 1676

Etudes topographiques, 4198

Euclid-Hall, 782

Excavateurs pour l'armée, 1990

Exécution à l'électricité, 2040

Exemptions en appel, 919

Expédition de Sibérie, 1263

Explosion d'Halifax, 915

Exportation de l'or, 1143

Expositions régionales, 1262, 2711

Faillites (Loi des), 239, 967, 2066, 2083, 2361, 2371

Fairweather, M., 2236

Famine aux Indes, 2728

Fermes expérimentales, 1117

Finance
— Action du Québec-lac St-Jean, 1016
— Assurance (Départ. des), traitement du personnel, 4640
— Bons de l'Etat en français, 4636
— Budget, discussion générale, 624, 3265, 3373, 3423, 3459, 3510, 3554, 3608, 3652, 3722
— Budget supplémentaire, 1007
— Change sur New-York, 2236
— Circulation des billets fédéraux, 641
— Consignations d'or, 641
— Cours monétaire, 666, 1083
— Crédit de guerre de 350 millions, 1394
— Crédit à la Roumanie, 1153
— Emissions monétaires, 643
— Emplois vacants au ministère,
— Emprunt national (Courtiers de l'), 1677
— Emprunt national de 1918 (Réclames de l'), 2915
— Emprunt national, obligations de $50, 2135
— Emprunt spécial de 100 millions, 4396
— Emprunt de 75 millions à New-York, 1989, 4351

Finance—*Fin.*
— Encouragements à la production agricole, 626
— Excédent de circulation des banques, 661, 1147
— Grains de semence, garantie des emprunts, 653, 1067
— Impôt sur les bénéfices, 1015, 1868, 3846, 4149
— Loi de finance provisoire, 877
— Obligations de l'Etat, 1015
— Prêts au gouvernement anglais, 1262
— Prêts aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, 883
— Traitement du personnel, 4636
— Vacances dans le personnel, 882

Fiset, (Dr Michel), 1167

Fitzpatrick (Allocation à sir Ch.), 885, 1008, 1151

Flétan de la Col.-Angl., 1595

Flint (Eloge du Dr), 1392

Flotte de pêche de la N.-Ecosse, 1946

Foran, J. K., 633

Forsyth, J. R., 4536

Fourniture des ministères, 3325, 3345

Franchise postale, 1867

Frigorifiques (Compagnies), 3026
— Traitement du personnel, 4636

Gendarmerie à cheval, 2413, 3950

Généraux canadiens (Portraits de), 1987

Gibson (Major), 920

Girard (Emériide), 1010

Goodwin (Dr), 4220, 4626

Gordon (Rév. M.), 1496

Grains (Loi des), 4086

Grains de semence, 1018

Grain (Transport du) **sur les Grands lacs**, 624

Grande Union. Voy. *One Big Union.*

Gregory, Wm, 626

Grierson, Frank, 639

Hanna (Ville de), 1595

Hart, James, 627

Haut commissariat à Londres, 3372

Henry, R. A. C., 2133

Hôtel Fédéral, 2133

Hôtel du lac St-Joseph, 3195

Hutteristes, 1308, 1434

Hygiène publique (ministère de l'), 878, 1208, 1418

Iles de la Madeleine, 650

Ile Pelée, 4181

Ile Saint-Barnabé, 4624

Immigration et colonisation
— Concessions de terre, 784
— Etudiants chinois, 784
— Frais des agences, 2708
— Hutteristes, 1434
— Immigration américaine, 2134
— Immigration prohibée, 802
— Immigration (Loi sur l'), 1253, 1992, 2043, 2379, 3306, 3341
— Traitement du personnel, 2679, 2697

Impressions (Frais des) de l'Etat, 880

Imprimerie nationale, grève des pressiers, 240, 325, 414, 442, 534

Incendies (Prévention des), 1635, 1684

Indemnité de démobilisation, 1867

Indemnité de guerre de l'Allemagne, 965

Indemnité de guerre au Canada, 806

Indemnité parlementaire, 782

Indemnité de vie chère, 1491

Index du hansard, 2292

Information publique, 759, 782, 2236

Institut des recherches scientifiques, 1627, 1780

Internement des sujets ennemis, 786, 1784

Interprétation (Loi de l'), 2040

Irrigation, 660

Jellicoe (Amiral), 783

Jenkins (Lieut.-colonel), 2393

Jeunes délinquants, 1007

Jones (Général), 642

Journaux (Editeurs des), 1623, 2103

Journaux (Fusion des) **de la Chambre**, 42, 3193, 3422

Juges (Loi des), 2405, 3077, 4213, 4286, 4365, 4524

Justice
— Affaire Lewis, 281
— Cour d'amirauté, 1496
— Cours martiales de la marine, 632
— Cour d'appel impériale, 115
— Juges (Loi des), 2405 3077, 4213, 4286, 4365, 4524
— Vente illégale d'alcool, 918

Keddy (Docteur), 2914

Kent House, 1014

Kingsmill (Amiral), 1392

Kohn, Louis, 779

Labelle (Notaire), 1356

Laflamme, J .L. K., 783

Lainages (Exportations de),

Lamontagne (Mlle), 1869, 2041, 2235

Laferrière (Capitaine Alban), 3265

Laurier (Obsèques nationales à sir W.), 2

Laurier (Eloge de sir W.), **décédé,** 5

Lebel (Dr Luc), 1989

Lennie, R. S., 1677

Lewis (Affaire), 281, 3196

L'heureux (Major), 1016

Lignes téléphoniques dans Dorchester, 885

Ligue des nations, 1435, 2130

Linière (Industrie), 1597

Liqueurs enivrantes, 2447, 2768

Liqueurs sur les navires de patrouille, 1391

Logements à bon marché, 2642

Maclennan (Juge), 1115, 1148, 1989, 3027

McCurdy (Démission de l'hon. M.), 144

Législation criminelle
— Biens des associations illégales, 4825
— Code criminel, modifications diverses, 4286, 4511
— Exécutions à l'électricité, 2040
— Jeunes délinquants, 1007, 1436, 3985
— Loi sur la preuve, 1441
— Menées séditieuses, 3416
— Séduction des filles mineures, 4798, 4855

Législation fiscale
— Employés de l'impôt à Montréal, 3027
— Entrepôts frigorifiques, 3026
— Exemptions de l'impôt sur le revenu, 637
— Impôts sur les bénéfices, 1015, 1868, 3846, 4149
— Impôt sur les cultivateurs, 2137
— Impôt sur le revenu (Produit de l'), 2137, 2396
— Impôt de guerre sur le revenu, 4134
— Revenu intérieur, 191, 1649, 3372
— Service de répression, 1006
— Spiritueux en entrepôt, 1593
— Tarif douanier, 4149
— Taxe des remèdes brevetés, 1149
— Taxe sur les objets de luxe, 781

Mahon, C. E., 1677, 1866, 2395

Maison de convalescence de Charlottetown, 2395

Marché Champlain, 1494

Margarine (Prix de la), 2294

Marine et navigation
— Affaires navales, 2928
— Allocations de la marine, 779
— Balisage (Service du), 2720
— Balisage de la ligne Vancouver-Skagway, 3197
— Bases navales aériennes, 1592
— Bâtiment de la marine à Québec, 1495
— Batterie navale à Seymour Narrows, 1013
— "Bayfield" (Steamer), 634
— Bear-River, 3372
— "Boucherville" (Vapeur), 2041
— Cabotage américain, 1152, 1309
— Cale d'Esquimault,
— "Canada" (Navire), 631, 778, 1391, 1594
— "Canadian Warrior" (Vapeur), 3458, 3604, 4395
— Canaux
De la baie Georgienne, 879, 1118
De Chambly, 2133
De Welland, 1656, 3310, 3320
— Chalutiers, 778, 783
— Chalutier n° 30, 1013, 2501
— "Champlain" (Steamer), 643
— Chantiers maritimes (Opérations des), 640
— Charbonniers du St-Laurent, 4491
— Chenal du St-Laurent, 2720
— Commission biologique, 2679
— Commission du port de Montréal, 3896
Du port de Québec, 3896
Du port de Saint-Jean, 4455
Du port de Vancouver, 3880, 4164
— Communication d'hiver au Saguenay, 2676

Marine et navigation—*Suite.*
— Conserves de saumon, 3897
— Constructions maritimes, 2295, 2348
— Contre-torpilleur, 1594
— Cours d'amirauté, 1496
— Cours martiales de la marine, 632
— Déclaration du ministre de la Marine à Montréal, 3371
— Décoration de l'Etoile de bronze, 627
— Démobilisation des marins, 2043, 2082
— "Drummond" (Vapeur), 2500
— Ecoles de navigation, 2713
— Edifices du ministère à Québec, 1264
— Employés des navires de l'Etat, 635
— Examen des capitaines et seconds, 2712
— Gardiens d'écluses, 629
— Grain (Transport du) sur les Grands lacs, 624
— "Helena" (Bateau à essence), 4144
— "Hochelaga" (Vapeur), 631, 634, 1391
— Hôpitaux maritimes, 2726
— Inscription des navires, 2713
— Inspection des chargements de bétail, 2714
— Inspection des vaisseaux, 2727
— Labrador, communications d'hiver, 3458
— "Lady-Evelyn" (Vapeur), 3818
— Libération de marins condamnés, 3988
— Liqueurs sur les navires patrouilleurs, 1391
— "Lottie-Russell" (Navire), 778
— Madeleine (Iles de la), service maritime, 650
— Maître de port d'Halifax, 2807, 2917
— Marine marchande, 2918, 3298, 3894, 4073
— Marins réservistes de Terre-Neuve, 1676
— Matériel de sauvetage, 2715
— "McGee" (Navire), 1259, 2500
— "Mildred-McColl" (Navire), 779
— "Montcalm" (Navire), 1016
— "Montmagny" (Vapeur), 1678
— Mousses, 633
— Navigation intérieure, 74
— Navires canadiens (Réquisitions de), 1990
— Navires canadiens en combat, 633
— Navires de l'Etat, 636, 1012, 1355
— Navires affrétés par l'Etat, 650
— Officiers canadiens dans la flotte anglaise, 631
— Pilotage, 2722
— Port de Québec, 626
— Port de Saint-Jean, 2460, 4493
— Port de Toronto, 2465, 2466
— "Prince-George" (Navire), 778
— "Princess" (Steamer), 642, 2914
— Prises maritimes, 633
— Protection des côtes du Canada, 777
— Programme des constructions maritimes, 4848

Marine et navigation—*Fin.*
— Programme naval, 672
— Radiotélégraphie sur les navires de l'Etat, 650
— Recrutement dans la marine, 675, 780
— Réquisition de navires canadiens, 1990
— Réserve de la marine, 628, 634
— Rivière-Ouelle (Traverse de la), 4491
— Ross (Commandant), 915
— Service des Antilles, 1332
De Baddeck-Iona, 1345
D'Escuminac-Newcastle, 1352
De Grand-Manan, 1351
Des îles de la Madeleine, 650
De Lockport, 1350
De Pictou-Georgetown, 1353
Du Sud-Africain, 1338
De Pictou-Chéticamp, 1354
De Pictou-Mulgrave, 1353
De Terre-Neuve, 1331
De Petit-de-Grat-Mulgrave, 1353
— Service du balisage, 2720
— Service de paquebots, 1147
— Solde de la marine, 632
— "Stadacona" (Navire), 779, 915
— Stations de sauvetage, 631
— Subventions aux bassins de radoub, 4463
— Subventions maritimes, 3968
— Terre-Neuviens dans la marine du Canada, 632
— Traitement du personnel, 2712, 3306
— "Tuna" (Navire), 779, 1594, 1987
— "Voyageur" (Navire), 1259

Marlow (Colonel), 3194

Marquage des récipients, 2445

Marshall (Lieut. Hall), 1866

Matapédia (Route de la), 1730

Médecins d'Amherst, 3509

Mercier (Cardinal), 1539, 1676

Messeroy, John, 1676

Mesures électriques, 144, 744

Mesures de guerre, 1489, 2239

Mines
— Affinage du cuivre, 1148
— Expériences, 4649
— Exportation d'or, 1143
— Lignite, expérimentation, 4649
— Placers du Yukon, 657
— Service géologique, 4652
— Travaux géodésiques, 4193

Ministres, membres de la Chambre, 1040

Mission britanniques de guerre, 1730

Mission de Washington, 1114, 2159

Monument Louis Hébert, 2636

Morris (Colonel), 2676

Musée de la guerre, 1263

Mutineries du camp de Kinmel, 327, 372, 481, 2043

Naturalisation (Loi sur la), 3720, 3957, 4260, 4412, 4495

Naturalisation (Statistique de la), 643

Nova Scotia Carriage Co., 3194

Noviciat de Guelph, 1265

O'Connor, W. F., 2639

Oiseaux migrateurs, 2256

Oisiveté (Règlement contre l'), 918

Orateur, indemnité de résidence, 2633

Ostréiculture, 635

Papier à journal, 639, 785, 4697

Parcs fédéraux, 4765

Parcs et réserves forestières, 1865, 2397

Parent (Docteur), 1260

Pari mutuel, 1781

Parisault (Lieutenant), 919

Parkinson (Lieut.-colonel), 1497

Parlement (Palais du), 2432, 2442

Passages à niveau, 727, 972, 1009

Pau (Général) à la Chambre, 143

Pêcheries
— Flétan de la Col.-Anglaise, 1595
— Flotte de pêche de la N.-Ecosse, 1946
— **Fondoirs de chiens de mer,** 1018
— Homarderies de Port-Daniel, 635
— Inspecteur de la Col.-Anglaise, 1593
— Inspection du poisson, 985
— Inspection du poisson mariné, 3020
— Juridiction sur les pêcheries, 635
— Ostréiculture, 635
— Pêcheries (Loi des), 2187
— Pisciculture, 3021
— Poisson canadien en Angleterre, 3459
— Saumon, 969, 1595
— Sécherie de poisson à Souris, 1730, 3604
— Taxe sur les pêcheurs, 2235
— Traitement du personnel, 3008

Pensions
— Civiles, 2637
— Militaires, 918, 1116, 1357, 2637, 2868, 4170, 4324, 4352, 4430
— Commission, 630, 1867, 3194, 3509
— Des employés de l'Intercolonial, 631
— De la police à cheval, 2617, 2810

Personnel
— Allocation de guerre aux fonctionnaires, 3046
— Avis de nomination dans le personnel, 2138
— Blessés de la guerre, 1019
— Boudrault, Benjamin, 1495
— Classement des fonctions publiques, 636, 644, 2391, 3030, 3652, 4072
— Commissions d'examen, 644
— Commission des pensions, 637
— Commissaires du service civil, 3030, 4657
— Conditions d'entrée dans les services publics, 2137
— Dansereau, Lionel, 372
— Employés de l'impôt à Montréal, 3027
— Fédération des employés des postes, 2443
— Femmes fonctionnaires, 2866
— Fonctionnaires au-dessus de 2,500 p., 1495
— Grierson, Frank, 639
— Nominations dans les services extérieurs, 3817
— Questions d'examen, 783
— Réduction du personnel, 1615, 1781, 4284
— Travaux publics, 2431

Postes
— Agents de l'Ouest, 3949, 4501
— Censure des câblogrammes, 883
— Courrier transatlantique, 965
— Directeurs des postes, 1595
— Franchise postale, 1867
— Grève des postiers, 3324
— Indemnité de vie chère aux facteurs, 883
— Ministre des Postes, 1012
— Port des journaux, 758
— Port des lettres, 777
— Postes de Deep-Brook, 784
De Dorchester, 760
De Hamilton, 2865
De Montréal, 2865, 3025
De New-Carlisle, 759
De Port-George, 627
De Québec, 2865
De Selkirk, 1350
De Toronto, 2865
De Winnipeg, 2865
— Poste rurale dans Vaudreuil et Soulanges, 2677

Postes—*Fin.*
— Service des dépêches avec l'Angleterre, 1331
— Service des dépêches à Montréal, 1017
— Service des dépêches à Carleton, 759
— Service postal transatlantique, 1781, 1870
— Subventions postales, 3968
— Traitement des agents, 1870
— Traitement du personnel, 2103
— Traitement du service extérieur, 2168
— Presse associée du Canada, 4643

Piché (Lieut.-colonel), 625

Placers du Yukon, 657

Poids et mesures, 989, 2240, 2389

Poids et mesures (Inspecteurs des), 2395

Police fédérale, 1496, 2135, 4836

Police fédérale spéciale, 2235

Polonais et Ukraniens, 4696, 4856

Pomerey (Major), 2678

Pont de Matapédia, 644

Population du Canada, 642

Population des provinces de l'est, 594

Poursuites pour vente illégale d'alcool, 918

Pratt (Lieut.-colonel), 1263

Preston, W. T. R., 4286

Prêts aux pays alliés, 2676

Prêts aux soldats en N.-Ecosse,

Princesse Radziwill, 646

Prises maritimes, 633

Privilèges de la Chambre, 670

Prohibition des liqueurs, 4221, 4635, 4712, 4825

Propriétés de l'Etat à Hull, 1262

Provende (Exportation de), 2136

Publications françaises à la Chambre, 330, 878

Quai de Masset, 628

Quai Sainte-Marie, 2041

Questions (Formalités des), 676, 677

Question ouvrière, 1731

Recherches scientifiques, 4617

Réclamation Bélanger, 1058

Recrues de Hull, Wright et Pontiac, 628

Recrutement (Statistique du), 781, 1150

Rééducation professionnelle des soldats de langue française, 1009

Réfractaires du service militaire. Voy. *Insoumis* sous *Armée,* 2041

Registraires du service militaire, 1116

Relations commerciales avec les Antilles, 1592

Remèdes brevetés, 1149, 4092

Représentants militaires, 626

Représentant du Canada à Washington, 2295

Représentation à la Ch. des communes, 5

Rétablissement des soldats (Départ. du), 4640

Revenus exemptés de la taxe de guerre, 637

Revenu intérieur. Voy. aussi *Législation fiscale,* 1649

Ridley, John, 2501, 2677

Riou (Magasin), 1677

Rivière Saint-Charles, 1015

Roe, J. Sidney, 1263

Ross (Commandant), 915

Ross, P. D., 1494

Roumanie (Crédit à la), 1153, 1680, 1683, 2914

Route de Monk-Station à Ste-Perpétue, 2295

Route de St-Zotique à Riv.-Beaudette, 2235

Salle d'exercice à Hull, 1262

Salvarsan, 2235

Sanatorium de Dalton (I.P.-E.), 3989

Séances du matin et du samedi, 3507, 3552

Seddon (Commandant), 634

Séduction des filles mineures, 1781, 2251

Seigneurie Fraser, 918

Sénat belge (Communication du),

Service civil. Voy. *Personnel,*

Service météorologique, 2725

Sharpe (Eloge du colonel), **décédé,** 3

Sociétés de secours mutuels étrangères, 1629

Société de tir de Lévis, 1260

Sonier, P. D., 4220

Sous-registraires de l'Assomption, 1989

Smart (Allégations du gén.) **concernant le service de santé,** 534

Spiritueux en entrepôt, 1593

Spiritueux (Importation de), 1593

Starrar (Hall), 643

Stations de sauvetage, 631

Statistique (Loi sur la), 144

Subventions provinciales, 777

Sucre et sirop d'érable, 674

Taschereau (Alleyn), 3193

Taschereau, Roy, Cannon et Parent (Société), 2135

Taureaux Ayrshire et Holstein, 626

Taylor (Sénateur), 920

Télégraphie sans fil, 1988

Terres publiques
— Arpentages, 74, 966
— Chutes d'eau, 2620
— Concessions de terre, 784
— Concessions de terres aux institutions religieuses, 2568
— Concession de terrains pétrolifères, 2292
— Drainage des terres publiques, 74, 739, 667
— Etablissement des vétérans sur les terres, 2391
— Expropriation des douchobores, 2131
— Irrigation, 660
— Laboratoires forestiers, 3195
— Offre de terres cultivables à l'Etat, 636
— Parcs fédéraux, 4194, 4765
— Parcs et réserves forestières, 1865, 2397, 3076, 3198
— Taber (District de), 4363
— Taux d'intérêt sur les arriérés, 1153
— Terrains pétrolifères de l'Alberta, 4220
— Terres fédérales (Loi des), 4405
— Terres scolaires, 884

Terre-Neuviens dans la marine du Canada, 632

Tir (Sociétés de), 1974

Titres et décorations, 1497, 2498, 2728, 2812

Thompson (Lieut.-colonel), 780

Thurston (Commandant), 634

Traité de paix (Résumé du), 2237

Traité de paix (Ratification du), 2293

Traité de paix, conditions relatives au travail, 2132

Translation des corps des militaires, 1149

Transports, 1981

Tracteurs agricoles, 1595, 2196

Travaux géodésiques, 4193

Travail industriel
— Accidents du travail, 732, 974
— Agitation ouvrière, déclaration ministérielle, 2970, 3076, 3129
— Bureaux de placement, 2639, 4770
— Bureau de placement à Québec, 1867
— Commissaire des salaires, 1990
— Commission des relations industrielles, 1308, 1355, 1488, 1594, 4784
— Conférence entre ouvriers et patrons, 3325
— Conflits industriels à Hull, 3027
— Conflit ouvrier sur le réseau de l'Etat, 1683
— Contrat collectif, 3030
— Emeutes à Winnipeg, 3985
— Grèves, 1868
— Grèves (Statistique des), 646
— Grèves après l'armistice, 2234
— Grève des pressiers à l'Imprimerie nationale, 240, 325, 414, 442, 534
— Grèves de Montréal, 1539, 1681
— Grève de Winnipeg, 2617, 2867, 2915, 3197, 3879
— One Big Union, 2234
— Ouvriers du port de Montréal, 4143
— Réunion ouvrière à Toronto, 2082
— Traité de paix, clauses relatives au travail, 2132, 4858
— Travail (Département du), 920

Travaux publics
— Batiscan (Travaux de protection à), 674
— Bâtiments fédéraux de Dorval, 637
— Bons chemins, 4543
— Chemin Saint-Louis, 629
— Chemin de la station Monk, 1494
— Collège militaire royal, 4534
— Commission d'embellissement d'Ottawa, 4401, 4537
— Dragage, 4777
— Edifices publics de la Col.-Anglaise, 2491
A Halifax, 1009
A Guysborough, 882
De l'Ontario, 2484
De Québec, 2480
— Edifices publics en général, 2493
— Fort-Lawrence (N.-E.), 3817
— Glissoirs et estacades, 4770
— Ile d'Orléans, 2901
— Ile Verte, 2900
— Loyers, 2613

Travaux publics—*Fin.*
— Pont de la Matapédia, 644
— Ponts et routes, 2906
— Quai de Massett, 628
— Réclamation Bélanger, 1058
— Rideau-Hall, frais d'entretien, 2609
— Rivière-du-Loup, 2902
— Rivière St-Charles, 2904
— Télégraphes et téléphones, 4771
— Traitement du personnel, 1310

Tribunaux d'exemption, 1494, 2500

Trophées de guerre, 2130

Trotsky, Léon, 916

Vie chère, 4219, 4464, 4829

Warren, B. L., 3989

Woodbury, Harry, 2136

Yukon, administration, 4194

DEUXIÈME PARTIE

TABLE PAR NOMS D'ORATEURS

Allan (George Wm) (Winnipeg-Sud):
Grains (Modification de la loi des), 4106
Malaise industriel au Canada et grèves à Winnipeg, 3188-3193
Milice (Modification de la loi de la), 4125, 4126
Titres honorifiques (Abolition des), 1531-1534
Tribunal du commerce, 4672-4673-4674

Ames (Sir Herbert B.) (Saint-Antoine, Montréal):
Association parlementaire de l'empire, 2864
Baker, M. P. (Feu le lieutenant-colonel George Harold), 4616
Budget, 3288, 3776, 3860, 3867, 3868, 3869, 3870, 3871, 3872, 3873
Commission des fournitures, 3956
Divorce, 3918
Emprunts nationaux, 2135
Fonds patriotique, 3877, 3878
Immigration (Modification de la loi d'), 2027, 2033, 2035
Logements (Construction de), 2646, 2652, 2654, 2657
Milice (Modification de la loi de la), 4116
Monnaie, Pièces de bronze, 667
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4334, 4335, 4336, 4337, 4338, 4340, 4341, 4342, 4349, 4350, 4353, 4359, 4433, 4434, 4435, 4454
Soldat (Etablissement du) sur des terres, 4025, 4032
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Subsides), 2883, 2884
Subsides (Travaux publics) (Construction maritime), 2304
Taxe de guerre sur le revenu, 2137
Traité de Paix (Demandes d'exemplaires du), 4393
Tribunal de commerce, 4688, 4689, 4690, 4692

Anderson (Robert King) (Halton):
Discours du trône (Discussion du), 515-520
Commission du Service civil, 518-519
Droit électoral (Etrangers, femmes), 517
Gouvernement d'union, 516
Hygiène publique, 519
Insoumis à la loi du service militaire (Traitement des), 516, 517
Laurier (Hommage à la mémoire de), 515
Ministres (Participation à la Conférence de la paix), 515

Anderson (Robert King)—*Fin.*
Soldats (Hommage à la vaillance de nos), 516, 519
— (Pensions), 518
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2525-2531
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1244
Pensions aux soldats (Ques.), 1116
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588

Andrews (George William) (Winnipeg-Centre):
Agitation ouvrière et grèves de sympathie à Winnipeg, 2970
Avance (L') de l'heure, 931
Fédération des employés des postes, 2443
Immigration (Loi modifiant la loi d'), 2003-2004
Liqueurs alcooliques, 2457-2459
Malaise industriel au Canada et grèves de Winnipeg, 3145, 3146, 3148
Placers du Yukon, 660
Soldats (Etablissement sur des terres), 4015

Archambault (Joseph) (Chambly-et-Verchères):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3103
Armée canadienne (Corps de santé de l'), 1869
Autorités militaires (Plaintes contre les), 1684
Canal de la baie Georgienne, 2975
Chambly (Canal et route de), 2133
Chemins de fer et canaux (Subsides des), 1669
Chemins de fer nationaux (Loi relative à la Cie des), 1937
Clemens (Le juge) (Ques.), 3194
Commission d'enquête sur les relations industrielles, 1308
Commission du commerce, 4722, 4723, 4726, 4727, 4728
Commission des fonds régimentaires (Ques.), 3025
Commission des pensions militaires, 1867
Commission des vivres du Canada, 4220
Corps expéditionnaire canadien (Prisonniers du) (Ques.), 1117
Cour d'Amirauté de Montréal, 1496
Dafoe (John W.) (Ques.), 1012, 1866

Archambault (Joseph)—*Suite.*
Différends industriels (Bureau des), 1594
Différends industriels à Hull (Ques.), 3027
Discours du trône (Discussion du), 453-463
Cherté de la vie, 457
Classe ouvrière (Malaise dans la), 458
Elections en temps de guerre (Loi des), 459, 462
Gouvernement par décrets du conseil, 460
Kinmel (Conditions au camp de), 455
Laurier (Hommage à la mémoire de), 453, 454
Prohibition, 456
Titres honorifiques, 458, 459
Divorce (Loi relative au), 4694
Emprisonnement prétendu de soldats canadiens en Sibérie, 4147
Emprunt de la Victoire (Les courtiers de Montréal et l'), 1677
Enregistrement du service national (Ques.), 2236
Enrôlement dans l'armée expéditionnaire canadienne (Ques.), 3026
Enrôlements à Hull et dans les comtés de Pontiac et de Wright, 628
Enrôlements volontaires dans l'armée expéditionnaire, 1991
Entrepôts frigorifiques (Impôt sur compagnies d') (Ques.), 3026
Faillites (Loi concernant les), 2070, 2071, 2072, 2083, 2086, 2092, 2583, 2584
Facteurs (Indemnité de vie chère aux), (Ques.), 883
Franchise postale (Expédition de brochures en), 1867
Gibson (Le major) (Ques.), 920
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour Cie du), 1165
Gratifications aux militaires, 4395
Hygiène publique (Ministère d'), 1233
Immigration (Subsides du ministère de l'), 2710, 2711
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1387
Intérieur (Subsides du ministère de l'), 2163, 2164, 2167
McFall (Rapport du contrôleur), 4624
McLennan (Le juge, F. S.), 1115, 1148, 1989, 3027
Marine et Pêcheries (Subsides), 2716
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4276
Ouvrières (Assemblées) à Toronto, 2082
Ouvrières (Union) dans l'Ouest, 1394
Pêcheries (Taxe des) (Ques.), 2235
Pensions militaires (Commission des), 1867
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4179, 4180
Postes (Le ministre des) (Ques.), 1012
Postes (Subsides des), 2184

Archambault (Joseph)—*Fin.*
Preuve (Modification de la loi sur la), 1436
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile (Ques.), 1012
Soldats outre-mer (Censure des lettres des), 1731
Soldats outre-mer (Vote des), 1496
Tarif douanier (Modification du), 4149, 4150, 4151
Travail (Le ministère du), 920
Tribunal du commerce, 4691-4692
Troupes outre-mer (Administration des), 2991

Argue (Ira E.) (Swift Current):
Agriculture (Subsides) (Traitements), 3098
Budget, 3712-3714, 3876
Grains de semence (Garantie des emprunts), 1080
Industrie animale (Développement de l'), 3120, 3121, 3122
Juges (Modification de la loi des), 2407, 2411
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Subsides) (Bâtiments), 2880, 2881
Routes (Aide à la construction des), 774, 775, 4053
Subsides (Ministère des Postes), 247

Armstrong (Joseph E.) (Lambton-Est):
Budget, 3971, 3972
Chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie, 2894
— (Comité des), 1945, 1967
— (Modification de la loi), 2737, 3051, 3061, 3062
— Nationaux, 1471, 1472
— Pacifique-Canadien, 3344, 3921
Chutes d'eau domaniales, 2640
Commission impériale d'enquête, 3371
Constructions maritimes, 2352
Lin textile, 1610
Navigation intérieure et cabotage, 74
Pacifique-Canadien, 3344, 3921
Pensions militaires, 4189, 4190
Soldats (Etablissement sur des terres), 3996, 3999, 4160
Subsides (Ministère de l'Intérieur), 2157
— (Travaux publics) (Construction maritime), 2304

Arthurs (James) (Parry Sound):
Budget, 3809-3815
Canal de la baie Georgienne, 1128-1129
Commission des fournitures, 3954
Divorce, 3923, 3927
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4262
Pensions militaires, 4173, 4326
Soldats (Etablissement sur des terres), 3999, 4008, 4009, 4013, 4161
— (Rétablissement dans la vie civile), 2883

Arthurs (James)—*Fin.*
Subsides (Marine et Pêcheries), 2712
— (Postes), 2179
— (Rétablissement du soldat dans la vie civile), 2883

Baldwin (Willis Keith) (Stanstead):
Budget, 3406, 3411
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2259
Discours du trône (Discussion du), 345-349
Commerce (Ministère du), 349
Droit électoral, 347
Exploitation plus intense de nos ressources naturelles, 345
Fisc (Abus du), 347-349
Maisons d'habitation, 345-346
Ministère (Composition du), 346
Santé publique, 349
Sibérie (Expédition de), 347
Situation agricole, 348
Situation financière, 345
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 345
Emigration, 2134
Immigration (Modification de la loi de l'), 2054
Poids et mesures, 2248, 2249
Routes (Amélioration des), 4548

Ball (Robert James) (Grey-Sud-Est):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2764
Poids et mesures, 2246

Ballantyne (L'hon. C. C.) (ministre de la Marine et des Pêcheries et des Affaires navales):
"Aquitania" (Port d'arrivée de l'), 2891
Beurre (Cherté du), 1684
Brise-glace "Earl Grey" (Le), 2236
Budget, 3400, 3406
Chalutier n° 30 (Le), 2501
Conseil de biologie, 2499, 2679
Constructions maritimes, 2348, 2349, 2353, 2354, 2358, 2360
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2321
Démobilisation de la flotte, 2082
Grève de Winnipeg, 3371
Halifax (Le maître du port d'), 2808, 2809, 2917, 2918, 2919
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 3894, 3895, 3896, 4073, 4074, 4075, 4076, 4077, 4078, 4079, 4080, 4081, 4082, 4083, 4148
Marine (Priorité des congés dans la), 2043
Pêcheurs (Taxe sur les), 2235
Pilotage (Loi concernant le), 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293

Ballantyne (L'hon. C. C.)—*Fin.*
Ports, Montréal et Québec, 3896, 3897
— Saint-Jean (N.-B.), 4455, 4456, 4458, 4459, 4461, 4462, 4463, 4493, 4494, 4495
— Vancouver, 3881, 3882, 3883, 3885, 3888, 3890, 3892, 3893, 4164, 4165, 4167
"Princess" (Le navire) (Ques.), 2914
Quai de Sainte-Marie, 2041
Subsides (Constructions maritimes), 2295-2305, 2308, 2310, 2311, 4848, 4849, 4850
— (Traitements, Service maritime et fluvial, sauvetage, etc.), 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 4852
— (Affaires navales), 2928, 2929-2937; (Le "Rainbow" et le "Niobé"), 2930; (Navires patrouilleurs et chalutiers), 2932; (Base navale de Sydney), 2933, 2939, 2958, 2959, 2960, 2961, 2965, 2967, 2968, 2969; (Collège naval), 2970
— (Pêcheries) (Passes migratoires et curage des rivières), 3019, 3020
— (Pêcheries) (Inspection de poisson mariné), 3020, 3021
— (Pêcheries) (Piscifactures, construction et entretien), 3021, 3022, 3023, 3024
— (Pêcheries) (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants), 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019

Béland (L'hon. Henri-Sévérin) (Beauce):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2139, 2150
Budget, 3397, 3416, 3423, 3432
Chemins de fer nationaux, 2222, 2223
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4538
Ecoles nationales neutres, 2528, 2542
Edifices publics (Stations agronomiques), 2496
Ennemis internés, 1784
Fonds patriotique, 3877
Fournitures des ministères, 3359
"Gazette du Travail", 2556
Halifax (Maître du port d'), 2809
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1214, 1227, 1246, 1248, 1422, 1428, 1429, 1430, 1431
Guerre (Listes électorales en temps de) (Subsides), 2559
Immigration, 2000
Imprévues (Dépenses), 2567
Jellicoe (Amiral sir John) (Ques.), 783
Liqueurs alcooliques, 2449, 2460
Logements (Construction de) (Subsides), 2646, 2665
Marquage de récipients, 2446
Mesures de guerre (Projet sur les), 1207
Pensions (Guerre européenne), 2554, 3126

Béland (L'hon. Henri-Sévérin)—*Fin.*
— de la Milice, 2807
— (Rapport du comité des), 4071
Service militaire, 1207
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2590, 2591, 2595, 2599, 2601, 2767, 2768
Subsides (Frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat), 2563
— (Finances), 4655, 4656-4658
— (Immigration), 2701
— (Postes), 2119, 2120, 2174
— (Service postal maritime), 1340
— (Travaux publics), 1310, 1312
Titres et décorations, 1519, 2498
Visite du prince Fushimi, du Japon, 2561

Best (John) (Dufferin):
Agriculture (Subsides) (Traitements), 3095
Avance (L') de l'heure, 924, 925, 926, 927
Chemins de fer nationaux canadiens, 1851
Classement des employés publics, 2043
Commission des fournitures (Traitements), 3953, 4602
Commission du Service civil et réorganisation des services administratifs, 3039
Fonctionnaires (Augmentation du nombre des), 1495
Noviciat de Guelph, 1293
Routes (Amélioration des), 4584, 4587
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1619-1620
Subsides (Finances), 4641-4642

Blake (Matthew Robert) (Winnipeg-Nord):
Aviation (Corps royal d'), 1493
Budka (Accusations contre l'évêque), 674
Hygiène publique (Ministère d'), 1251
Liqueurs alcooliques, 2459, 2780
Malaise industriel au Canada, 3129
Polonais et Ukraniens, 4696
Postes (Subsides des), 2185
— (Réforme de la loi des), 2124
Soldats (Etablissement sur des terres), 4016, 4017
Traité de paix (Le) et la journée de huit heures, 2081

Bonnell (Saul) (Kootenay-Est):
Discours du trône (Discussion du), 463-465
Colombie-Anglaise (Avantages qu'elle offre aux colons), 465
Hygiène publique, 464
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 464-465

Borden (Le très hon. sir Robert) (Premier ministre):
Anniversaire de naissance du premier ministre, 4284
Bruce (Le rapport), 4147, 4220
Budget, 3288

Borden (Le très hon. sir Robert)—*Suite.*
Canal de la baie Georgienne, 2975
Chemins de fer (Modification du Sénat à la loi des), 3423
— (Codification de la loi des), 3607, 3608
— (Modification de la loi des), 4292, 4296, 4299, 4304, 4305, 4309, 4310, 4319, 4320, 4321, 4322
Cherté de la vie, 4469
Commission des fournitures du service administratif, 4613-4614-4615
— du commerce (Discussion du projet tendant à la création d'une), 4634-4635-4710-4712-4715
— impériale d'enquête, 3371, 3458
Conférence avec le Sénat (Modification de la loi des chemins de fer), 3877
Conseil médical du Canada, 3371
Contrat collectif (Le), 3030
Corps expéditionnaire canadien (Remerciements au), 4862-4863-4864-4865
Crerar (L'hon. M.), démission, 3323-3324
Croix-Rouge (Société de la), 3129, 3293, 3294, 4492
Destruction de denrées en entrepôts frigorifiques, 3028
Différends ouvriers (Conférence pour régler les), 3030
Divorce, 3917, 3919, 3929
Douanes (Poste vacant du commissaire des), 4072, 4537
Elections dans cinq collèges vacants, 3028
Elections fédérales, 4695, 4785, 4786, 4687, 4788, 4789, 4790, 4802, 4808, 4809, 4810, 4811, 4813, 4814, 4815
Explication de nature personnelle (Entrepôts du Manitoba), 4861-4862
Faillites, 4284
Fourniture de blé à la Grèce, 3029
Fournitures des ministères, 3326, 3339, 3345
Grève de Winnipeg, 3371, 3606, 3722, 3879, 4072
Harris, M., 4071
Hygiène publique, 4537
Liqueurs enivrantes, 4221, 4222, 4284, 4285
Malaise industriel et grèves à Winnipeg, 3183, 3188
Marine marchande, 4081, 4082, 4083
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3720, 3721, 4498, 4500
Navires charbonniers mobilisés par le gouvernement impérial (Retard dans le renvoi des), 4491
Noviciat de Guelph, 4784
Ouvrier (Le problème) à la Conférence de la paix, 4858, 4859, 4860, 4861
Ouvrière (Agitation), 2970-2974, 2975
— (Situation à Winnipeg et Toronto, 3076
Pacifique-Canadien, 3344

Borden (Le très hon. sir Robert)—*Fin.*
Paix (Célébration de la) après proclamation, 4392
Polonais et Ukraniens, 4696, 4784, 4856, 4857, 4858
Port des lettres, 4785
Postes (Nominations du ministère des), 4503, 4504
— (Grévistes de l'administration des), 3324
Preston (W. T. R.), 4287
Prohibition (Message du Sénat sur la), 4635
Recherches scientifiques, 4621
Relations industrielles, 4784
Représentation proportionnelle, 4784
Rivière de la Paix (Terrains pétrolifères du district de là), 4287
Roumanie (Crédit à la), 3372
Routes (Amélioration des), 4585-4588-4589-4590-4591-4592-4594
Séance du samedi, 3552, 3553
Séditieuses (Loi contre les menées), 3323
Service de santé (Démission du directeur du), 3371
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 4071
Traité de paix, 3607
—, clauses ouvrières, 4393
— (Demandes d'exemplaires du), 4393
Tramway d'Ottawa (La grève du), 4696
Voyageurs du Nil, 4537

Bourassa (J.-Boutin) (Lévis):
Accidents sur le Transcontinental (Ques.), 1258
Allocations aux veuves mères de soldats (Ques.), 1990
Aqueduc (L') de la ville de Lévis (Ques.), 1866
Chemin de fer Intercolonial (Ques.), 2499

Bowman (James) (Huron-Nord):
Avance (L') de l'heure, 963

Boyce (George) (Carleton):
Agriculture, 3087, 3088, 3090
Avance (L') de l'heure, 940
Bétail et produits du bétail, 2155, 2156
Budget, 3870, 3073
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4541, 4542
Fitzpatrick (sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 912
Milice et Défense (Subsides), 1978, 1979
Noviciat de Guelph, 1297
Postes (Subsides), 2175
Routes (Amélioration des), 776, 4547
Terres (Concession de) aux divers cultes (Ques.), 2568

Boyer (Gustave) (Vaudreuil-Soulanges):
Canal de Soulanges, 2133
Hôpital militaire (L') de Sainte-Anne-de-Bellevue (Ques.), 1258
Poste rurale dans Vaudreuil-Soulanges, 2677
Route de Saint-Zotique à la rivière Beaudette (Ques.), 2035
Routes (Aide à la construction des), 764-771
Sucre et sirop d'érable, 674

Boys (William Alves) (Simcoe-Sud):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2732, 2733, 2736, 2740, 3255, 3258, 4219, 4309, 4310, 4319
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1846-1847
Divorce, 4694-4695
Noviciat de Guelph, 1294-1296
Service civil intérieur (Rapport sur le), 4284

Brien (John W.) (Essex-Sud):
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1250
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4181, 4182, 4183, 4184, 4185, 4186, 4187, 4188, 4189, 4192

Bristol (Edmund) (Toronto-Centre):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3072, 3227, 3231, 3242, 3254
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2325-2328

Brouillard (J.-Ovide) (Drummond-et-Arthabaska):
Commission des achats (Nominations), 3605
Hygiène sociale (Conférence sur l'), 3196
Londres (Haut commissariat à), 3372

Buchanan (William Asburg) (Lethbridge):
Budget, 3588-3593
Chemins de fer nationaux, 1935-1937
Immigration (Modification de la loi d'), 1995-1996
Malaise industriel au Canada et grèves à Winnipeg, 3148-3151
Subsides (Intérieur), 4765-4766
— (Postes), 2120, 2121, 2123
Taber (Région d'irrigation du), 4364

Bureau (Jacques) (Trois-Rivières-et-Saint-Maurice):
Affaires d'initiative ministérielle, 1682
Affaires extérieures (Subsides du ministère des), 1072, 1093
Anniversaire de naissance du premier ministre, 4284
Attentats aux mœurs, 4855-4856
Avance (L') de l'heure, 1486
Brevets d'invention, 3949, 3950

Bureau (Jacques)—*Suite.*

Budget, 3429, 3344, 3462, 3467, 3470, 3498, 3818, 3827, 3830, 3835, 3837

Chemins de fer (Modification de la loi des), 2731, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2752, 2754, 2755, 2756, 2757, 2761, 2766, 4095, 4214, 4321, 4322

Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des), 1449, 1450, 1451, 1454, 1456, 1457, 1458, 1467, 1469, 1475, 1476, 1685, 1686, 1689, 1690, 1691, 1692, 1697, 1698, 1703, 1705, 1717, 1718, 1719, 1720, 1721, 1722, 1724, 1729, 1732, 1733, 1735, 1736, 1737, 1738, 1741, 1742, 1743, 1748, 1749, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1776, 1777, 1778, 1779, 1787, 1788, 1789, 1790, 1794, 1796, 1797, 1798, 1801, 1804, 1805, 1812, 1819, 1821, 1822, 1824-1827, 1828, 1831, 1834, 1835, 1839, 1843, 1844, 1845, 1851, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1863, 1864, 1865, 2196, 2200

Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1113, 1114, 1656, 1657, 1658-60

Chemins de fer (Tracé des voies ferrées), 2620

Chutes d'eau domaniales, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2630, 2631, 2634, 2635, 2637, 2638, 2639, 2640

Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4760-4762-4763-4764

Code criminel (Modification du), 4286, 4514, 4515, 4516

Commission du commerce, 4633-4634-4635-4710-4711-4720

Commission d'économie interne, 630

Commission des fournitures, 3950, 3951, 3953, 3954, 4599-4600-4601-4602-4603-4604-4605-4613

Commission d'embellissement d'Ottawa, 4405

Corps expéditionnaire (Administration du), 1588

Cours monétaire, 1983

Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2331

Démobilisation, 4696

Divorce, 3923, 3925, 3926, 3927, 3928

Ecoles nationales neutres, 2508, 2543, 2544

Electricité et force motrice (Cies d'), 4735, 4736, 4737, 4738, 4739, 4741, 4742, 4743, 4744, 4750

Enseignement technique, 3931, 3932, 3933, 3937, 3938, 3941, 3942, 3943, 3944, 3948, 4035, 4036, 4038, 4039, 4042

Faillites (Loi concernant les), 2068, 2361, 4284

Fournitures des ministères (Projet concernant l'achat), 3325

Bureau (Jacques)—*Suite.*

Gendarmerie à cheval du N.-O., 2619

Grains de semence (Modification de la loi des), 4255, 4256

Grains de semence (Garantie des achats), 1067, 1068, 1069, 1071, 1072, 1074, 1076, 1077

Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 1159, 1160, 1164

Habitations à bon marché, 2655, 2665, 2668, 2670, 2671

Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1366

Journaux (Papier pour), 4697-4700-4701-4702

Journaux de la Chambre, 3423

Juges (Modification de la loi des), 3077, 4368, 4371, 4372, 4376, 4379, 4381, 4383, 4385, 4386, 4388, 4389, 4390, 4391, 4392, 4524, 4595, 4596

Liqueurs enivrantes, 2768, 4221, 4285

Médicaments brevetés (Modification de la loi des), 3965

Milice (Modification de la loi de la), 4123, 4124, 4128

Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3958, 3959, 3960, 3961, 3962, 3963, 3964, 4260, 4261, 4264, 4265, 4266, 4267, 4268, 4270, 4271, 4272, 4273, 4274, 4275, 4276, 4277, 4278, 4279, 4412, 4413, 4414, 4415, 4416, 4417, 4418, 4419, 4421, 4422, 4424, 4425, 4426, 4427

Noviciat de Guelph, 1290

Preuve (Modification de la loi), 1442, 1443, 1445, 1446

Pensions militaires (Modification de la loi des), 4324, 4329, 4343, 4346, 4347, 4348, 4349, 4350, 4361, 4362, 4363, 4430, 4431

Recherches scientifiques (Comité relatif aux), 4624

Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2038

Société des nations (Constitution de la), 1435

Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1338

Paix (Célébration de la) après proclamation, 4392

Postiers de l'Ouest (Nomination permanente des), 3949

Routes (Amélioration des), 4045, 4051, 4053, 4055, 4056, 4070, 4550, 4551, 4552, 4553, 4555-4556-4557, 4572-4573-4574, 4581-4582, 4585-4586-4587, 4593-4594

Service civil (Nouveau classement du), 4072, 4073

Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3993, 4011, 4031

Subsides (Affaires indiennes), 4834, 4835, 4836, 4837

Bureau (Jacques)—*Fin.*
Subsides (Intérieur), 4206, 4207, 4207, 4209, 4210, 4211, 4212, 4213, 4358
Taber (Région d'irrigation du), 4364
Tarif douanier (Modification du), 4149
Taxe de guerre sur le revenu (Modification de la loi de la), 4137 4138, 4139
Terres domaniales (Modification de la loi des), 1153, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4411
Titres honorifiques (Abolition des), 1519, 1520
Toronto (Chemin de fer de banlieue de), 1676
Trois-Rivières (Travaux publics, édifices civils), 2480
Tribunal de commerce, 4659-4660
Troupes canadiennes en Russie, 3880
Vancouver (Avance pour le port de), 3890, 3891, 3892, 3893
Vingt-deuxième bataillon (Démobilisation du), 1681

Burnham (John Hampden) (Peterborough-Ouest):
Budget, 3462, 3734, 3736, 3862, 3973, 3975, 3978
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3217, 3239
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1877, 1878, 1907, 2206
Construction maritime (Programme de), 2350, 2351
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2262, 2264
Discours du trône (Discussion du) 113-115
Evolution économique et sociale, 113-114
Ministres (Visite en Europe des), 113
Engrais, 2572
Fournitures des ministères, 3328, 3333
Jeunes délinquants, 1438
Juges, 3082
Ligues commerciales en Angleterre, 3880
Malaise industriel au Canada et grèves de Winnipeg, etc., 2974
Noviciat de Guelph, 1277
Ouvrière (Agitation) à Winnipeg, 2974
Salaire minimum, 3030
Titres et décorations, 2822, 2823, 2827, 2830, 2846
Titres honorifiques, 1509, 1513
Trent (Salaires payés sur le canal de la), 3604, 3721
Trophées de guerre, 2130
Vancouver (Avance pour le port de), 3885, 3887

Burrell (L'hon. Martin) (Yale):
Automobiles possédés par le gouvernement à Ottawa, 915
Bradbury (Le lt-col), 1149
Budget (Disc. générale du), 3819

Burrell (L'hon. Martin)—*Suite.*
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1889
Classification des services publics, 644
Cuivre (Affinerie du) au Canada, 1149
Douane (Réduction des droits de), 867, 872
Finances (Emplois vacants au département des), 882
Enseignement technique (Crédit de 10 millions), 3941, 3944, 3946
Etrangers ennemis internés, 879
Exemption (Tribunaux d'), 1494
Femmes fonctionnaires, 2866
Fitzpatrick (Sir Ch.), 1151
Fonctionnaires (Augmentation du nombre des), 1495
Fournitures des ministères (Achat des), 3350, 3351, 3352
Girard (Eméride), 1010
Grève à l'imprimerie de l'Etat, 325, 326, 415, 534
Halifax (Edifice Dennis à), 1009
Hôpital militaire de Sainte-Anne-de-Bellevue, 1258
Immigration (Modification de la loi de l'), 2383, 2384
Impressions de l'Etat, 880
Imprimerie du gouvernement (Rapport sur la situation), 240
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1371-1373
Maclennan (Le juge F. S.) (Ques.), 1148
Marché Champlain (Quais du), 1494
Monk (Chemin de la station de), 1494
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3960, 4420, 4421
Navires marchands de l'Etat, 1355
Nova Scotia Carriage Co., 3194
Palais législatif (Nouveau), 4785
Paquebots (Service de) entre la Grande-Bretagne et le Canada, 1149
Port George (Receveuse de la poste à), 627
Premier ministre (Buste du), 2395
Publication (Rapport du comité de), 1491
Québec (Edifice de la Marine à), 1495
Questions (Les) d'examen pour le service public, 783
Ross (Loyer d'édifice de P. D.), 1494
Service extérieur (Postes dans le), 3817
Service militaire (dans les neuf provinces), 782
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1024-1025
Subsides (Affaires extérieures), 1095
— (Finances), 4649-4650-4651-4652-4653-4654
— (Imprimerie de l'Etat), 4853
— (Postes) (Réforme de la loi postale), 2109
Thompson (Alfred) (Lieutenant-colonel), 780
Trotsky (Léon), 916

Burrell (L'hon. Martin)—*Fin.*
Voyageurs du Nil, 4537

Butts (Robert H.) (Cap-Breton-Sud-et-Richmond):
Budget, 3409, 3600, 3624, 3779, 3780, 3781, 3784
Chemins de fer nationaux, 2223
Chutes d'eau domaniales, 2627
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 2329, 2331
Fournitures des ministères, 3353
Hygiène publique (Ministère), 1216
Immigration (Modification de la loi de l'), 3343
Marine marchande, 4082
Milice, 4126, 4128
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3962, 4415, 4421, 4426
Noviciat de Guelph, 1269, 1287, 1298
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4430, 4431, 4435
Recherches scientifiques (Institut national des), 1627
Routes (Amélioration des), 4594
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1618-19
Subsides (Construction de logements), 2659
— (Travaux publics), 1321, 1322, 1323, 1324
— (Travaux publics) (Construction maritime), 2308

Cahill (Frank S.) (Pontiac):
Aéronautique (Nomination d'une commission de contrôle de l'), 2140, 2142
Agriculture (Subsides) (Fermes expérimentales), 3099, 3100, 3101
Agriculture (Subsides) (Industrie laitière, commerce des produits agricoles), 3104, 3106, 3107, 3109
Banques (Fusionnement des), 1136-1137
Banques (Excès de circulation des), 1146
Billets des banques autorisées (Excédent de circulation des), 633
Budget, 3840, 3848, 3856, 3859, 3863, 3865, 3867, 3873, 3975, 3976, 3977, 3978, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984
Bureaux de placement, etc., 2557, 2558
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2730, 2755, 3228, 3230, 3238, 3244, 3245, 3246
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des) loi relative à, 1459, 1464, 1467, 1468, 1469, 1476, 1688, 1694, 1699, 1702, 1705, 1709, 1710, 1712, 1722, 1727, 1732, 1733, 1734, 1745, 1746, 1787, 1788, 1789 1821, 1845, 1846, 1847, 1848, 1851, 1852, 1858, 1860, 1861, 1876-1877, 1878, 2210, 2216
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, bill concernant le, 2678, 2916

Cahill (Frank S.)—*Suite.*
Chemins de fer et Canaux (Frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat), 2562, 2564, 2565, 2566
Chemin de fer (Tracé des voies ferrées), 2620
Cherté de la vie (Rapport relatif à la), 4488
Chutes d'eau domaniales (Bill relatif aux), 2622, 2624, 2625
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4731
Commission du commerce, 4722
Commission des fournitures, 4602, 4605, 4613, 4614
Contrat collectif (Le), 3030
Crédit de guerre (Ouverture d'un) de $300,000,000, 1404, 1406, 1408, 1411, 1417, 2259, 2260
Douane (Réduction des droits de), 866-867
Engrais (Loi sur les),
Compagnies d'électricité et de force motrice (Bill relatif aux), 4739-4750
Enseignement technique, 3947
"Gazette (La) du Canada", 2561
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 656, 1068, 1069, 1070
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre du), 330, 695, 701, 703, 1159, 1170, 1174, 1175, 1176, 1177, 1188, 1193, 1194, 1199, 1200, 1201, 1202, 1203, 1204
Grand-Tronc-Pacifique (Prise de possession du chemin de fer), 415
Grève de Winnipeg, 2617, 2675, 2867, 3987
Habitations à bon marché, 2647, 2648, 2649, 2665, 2672, 2675
Immigration (Subsides), 2679, 2680, 2681, 2683, 2684, 2685, 2690, 2699, 2704, 2705, 2709, 2710, 2711
Incendies (Prévention des), 1636, 1648
Insectes destructeurs et autres fléaux, 3104
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1144-1145
Ouvrière (Agitation), 3029
— (Situation) à Winnipeg et Toronto, 3076
Parcs et réserves forestières, 3198, 3199, 3200
Pêche du saumon, 971
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4448
Petit Dégrat (Service à vapeur entre) et Mulgrave, 1353
Port de Saint-Jean, 2464
Port de Toronto, 2475, 2476
Pêcheries (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants des), 3009, 3010, 3011, 3014, 3017
Postes (Réforme de la loi postale), 2120, 2121

Cahill (Frank S.)—*Fin.*
Postiers de l'Ouest (Nomination permanente des), 3950
Représentation (Loi sur la), 758
Routes (Amélioration des), 774, 4051, 4052, 4057, 4569, 4588, 4589
Service administratif (Réorganisation du), 3035
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1332, 1339, 1343
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2560, 3990, 3999, 4000, 4003, 4007, 4008, 4011, 4022, 4023, 4025, 4026
Statistique (Modification de la loi de la), 621
Subsides (Accise, loyers, combustible, etc.), 2562
— (Affaires indiennes), 4830, 4853, 4854
— (Chemins de fer), 1656, 1657, 1661, 4782
— (Finances), 4638, 4639
— (Imprévu), 2567
— (Intérieur), 2157, 2160, 2161, 2162, 2163, 2166, 4194, 4198, 4199, 4204, 4205, 4206, 4768, 4850
— (Travaux publics), 2434, 2436, 2437, 2442
— (Travaux publics) (Alberta), 2487, 2488, 2489, 2490
— (Edifices civils) (Ontario), 2485
Taxe de guerre sur le revenu (Modification de la loi de la), 4138, 4140
Viandes et conserves alimentaires (Frais afférents à la loi des), 3113

Calder (L'hon. James Alexander) (ministre de l'Immigration et de la Colonisation):
Blé exportable, 1867
Budget, 3468, 3473
Bureaux de placement, 2557, 2558
Chemins de fer nationaux canadiens, 1842, 1843
Colombie-Anglaise (Travaux publics), 2493
Colonisation d'Ontario et de Québec, 780
Discours du trône (Discussion du), 65-73
Démobilisation, 67
Guerre (Changements produits par la), 70
— (Fin subite de la), 66
— (Problèmes d'après) leur gravité, 67
Harmonie (Nécessité de la faire régner), 72
Placement (Bureaux de), 69
Rapatriement, 71
Rapatriement et chômage (Commission du), 69
Reconstruction, 70
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 68, 71
Tarif, 72, 73
Divorce, 4695

Calder (L'hon. James Alexander)—*Fin.*
Documents parlementaires et autres, 2561
Elections fédérales (Loi des), 4694, 4815, 4816, 4822, 4823
Enseignement technique (Crédit de 10 millions), 3295, 3297, 3298, 3299, 3301, 3303, 3304, 3305, 3306, 3931, 3932, 3934, 3942, 3947, 3948, 4035, 4036, 4037, 4038 4039, 4040, 4041, 4042, 4287, 4288
Etats-Unis (Entrée des Canadiens aux), 1153
Etudiants chinois, 784
Fonds patriotique, 3877, 3879
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1239, 1244, 1246
Immigration (Modification de la loi de l'), 1253, 1947, 1949, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1961, 1962, 1963, 1964, 1997, 1998, 2006, 2009, 2010, 2021, 2025 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2037, 2038, 2044, 2046, 2048, 2050, 2051, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2379, 2381, 2382, 2383, 2384, 3306, 3341, 3342, 3343
Immigration (Subsides), 2546, 2547, 2548, 2549, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2688, 2689, 2690, 2694, 2695, 2697, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703 2704, 2705, 2706, 2708, 2709, 2710, 2711, 4847, 4848
Immigration de sujets dangereux (Prohibition de l'), 803, 804, 805, 806
Internement des sujets ennemis et traitement des soldats, 792
Rapatriement (Réclame faite par le comité de), 1391
Radziwill (La princesse), 646
Routes (Amélioration des), 821, 4056, 4061
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2558, 2559, 2560
Villages-jardins pour soldats, 800

Campbell (John Archibald) (Nelson):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3103
Avance (L') de l'heure, 941
Budget, 3690, 3699
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2765, 2766
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1917, 1919
Elections fédérales, 4808, 4812
Faillites, 2584
Juges, 3082
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4277
Parcs et réserves forestières, 3198, 3199, 3201
Routes (Amélioration des), 4567, 4568
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4162

Campbell (John Archibald)—*Suite.*
Subsides (Chemins de fer), 4783
— (Intérieur), 4203, 4854-4855
Titres et décorations, 2858, 2859

Cannon (Lucien) (Dorchester):
"Aquitania" (Port d'arrivée du navire), 2391
Budget, 3544, 3546, 3552
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2745
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des), 1726, 1739, 1745, 1755, 1758, 1763, 1834, 1854, 1855, 1865
Chemin de fer national transcontinental (Réclamations), 643
Corps expéditionnaire (Administration du), 1571
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2340, 2346
Discours du trône (Discussion du), 274-281
Conférence de la paix, 276
Gouvernement unioniste (Actes), 279
— (Caractères), 279
— (Contraste avec le gouvernement de Pitt en Angleterre et de Lincoln aux Etats-Unis), 278
Laurier (Eloge de sir Wilfrid), 274
Ligue des nations, 276-277
Nation (Le Canada devenu), 277
Québec (Rapports avec l'Angleterre), 277
Service militaire (Insoumis à la loi du), 275
Vues cinématographiques glorifiant les Etats-Unis, 277
Divorce (Loi relative au), 3929
Dorchester (Recettes des douanes dans le comté de) (Ques.), 918
— (Bureaux de poste de) (Ques.), 760
— (Service des postes de) (Ques.), 760
— (Accident à un passage à niveau dans le comté de) (Ques.), 1000
Faillites (Loi concernant les), 2094
Enseignement technique (Crédit de 10 millions), 3935, 3946, 3947, 3948
Gendarmerie à cheval du N.-O. (Discussion du projet de loi), 2811
Gendarmerie du N.-O. (Subsides de la), 2414
Halifax (Maître du port d'), 2810
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 1245, 1248, 1251
Immigration (Modification de la loi d'), 2030, 2033, 2034, 2037, 2054, 2056
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1373, 1374, 1375-1378
Kent House (Emplacement de) (Ques.), 1014
Liqueurs enivrantes (Prohibition), 2805

Cannon (Lucien)—*Fin.*
Milice et Défense (Subsides de la), 1981, 1982, 1983, 1985, 1986, 1987
Parcs et réserves forestières, 2402, 2404
Pensions de la milice, 2807
Pomeroy (Le major A. L.), 2678
Québec (Commission du port de), 626
— (Edifices publics sur la Grande-Allée) (Ques.), 1014
Routes (Amélioration des), 4576-4577-4578-4579
Service administratif (Réforme du), 3043
Soldats canadiens en Irlande (Ques.), 884
Spécalités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre), 1337, 1338
— (Postes), 2129, 2130
— Edifices publics en général, stations agronomiques
— (Département des Travaux publics), 1326, 1327, 1328, 1329
— (Travaux publics—Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609, 2610
— (Travaux publics) édifices publics du Canada, appareils, fournitures et ameublement, 2611
Téléphoniques (Lignes) dans Dorchester (Ques.), 885
Titres et décorations (Rapport du comité), 2843

Carvell (L'hon. F. B.) (ministre des Travaux publics):
Avance (L') de l'heure, 957-959
Bassins de radoub (Subventions aux), 4463
Canal de la baie Georgienne, 899, 1120, 1123, 1125, 1126, 1127
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3235, 3237, 3238, 3241, 3246, 3249
Chemins de fer nationaux, 2222, 2226, 2227
Chemin de fer Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2917
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4538, 4539, 4540, 4541, 4542
Discours du trône (Discussion du), 43-52
Bolchévisme, 44
Chemins de fer (Construction de), 48
Démobilisation, 43
Dette publique, 49
Droits douaniers, 50
Etat anormal des esprits, 43
Guerre (Effet sur nos finances publiques), 48
Impôt sur les bénéfices industriels, 51
Impôt sur le revenu, 51
Navires d'acier (Construction de), 44
Pensions, 49

Carvell (L'hon. F. B.)—*Suite.*

Perspectives financières, 51
Routes (Construction des grandes), 45
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 50
Sources de revenu, 50
Travail aux classes ouvrières (Nécessité de fournir du), 46, 47
Travaux publics à exécuter, 46, 47, 48
Divorce (Cautionnements dans les causes de), 2595
Douane (Réduction des droits de), 863-866
Elections fédérales (Loi des), 4811, 4812, 4813, 4814, 4815, 4816, 4817, 4818, 4819, 4820, 4821, 4822, 4823, 4824, 4825
Guysborough (Edifices publics à), 882
Immeubles loués par l'Etat, 3508
Massett (Quai à), Colombie-Anglaise, 628
Nipissing (La puissance hydraulique du lac), 1392
Palais législatif (Nouveau), 3720, 3817, 4785
Pensions de la milice, 2870, 2871
Routes (Amélioration des), 771, 772, 773, 774, 775, 4563-4564-4566
Saint-Jean (Commission du port de), 4457, 4460, 4461, 4462, 4493, 4494
Subsides (Intérieur, 4208
— (Travaux publics), 1310, 1311, 1312, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 2431, 2432 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442
— (Travaux publics), division de l'architecte; appointements, 2913
— Edifices publics en général—les drapeaux, 2494
— (Travaux publics), édifices publics du Canada, appareils, fournitures et ameublement, 2611, 2612
— (Travaux publics) Alberta, 2487, 2488, 2489, 2490
— (Travaux publics) édifices civils (Colombie-Anglaise), 2491, 2492, 2493
— (Nouveau-Brunswick), 2477, 2478, 2479, 2480
— (Nouvelle-Ecosse), 2476
— (Ontario), 2484, 2485, 2486, 2487
— (Québec), 2480, 2481, 2482, 2483, 2484
— Edifices fédéraux, loyers, 2613, 2614, 2615, 2616
— Loyers, réparations, chauffage, 2497, 2498
— Loyers, ameublement, etc., 2601
— Eclairage, 2612, 2613
— Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts, d'Ottawa, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609
— (Ministères en général), soin et nettoyage des édifices civils, 2603

Carvell (L'hon. F. B.)—*Suite.*

— Edifices fédéraux, préposés aux ascenseurs, 2601
— Chauffage, salaires des mécaniciens, chauffeurs, etc., compris, 2602
— Eclairage au gaz et à l'électricité, ponts et chemins compris, 2601, 2602
— Bâtiments de l'immigration, réfections de, 2611
— Stations de quarantaine, entretien, 2611
— Edifices publics en général, stations agronomiques, 2496, 2497
— Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc., 2609, 2610, 2611
— Ports et rivières, Port-Arthur et Fort-William, 2460
— Port de St-Jean, 2460, 2461, 2463, 2464, 2465
— Port de Toronto, 2467-2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477
— Ponts et rivières en Nouvelle-Ecosse (Arisaig, appontement), 2895; (Boisdale, appontement), 2896; (East-Bay beach, appontement), 2896; (Ecum Secum, appontement), 2896; (Gabarus, protection de la grève), 2896; (Livingston's Cove, appontement), 2896; (New's Harbour, brise-lames), 2897; (Port-Hood, appontement), 2898; (Saw-Pit, quai), 2898; (Scotch Cove, brise-lames), 2898; (Yarmouth Bar, réfections), 2899
— Québec (Grosse-Ile, quarantaine), 2900; (Ile Verte, quai), 2900; (Ste-Anne de Beaupré, quai), 2901; (Ste-Famille, quai), 2902; (ports et rivières), 2902, 2903
— Ontario, (ports et rivières, Pembroke), 2903; (dragage au Petit-Bras-d'Or), 1905; (ponts et chemins, ponts de Banff, de Capilano, d'Edmonton, de Matapédia, d'Ottawa et Hull, de Temiskaming-Nord, du Portage-du-Fort, pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville), 2906-2908
— (Dragages), 2904; (travaux sur la rivière St-Charles), 2904; (travaux au Petit-Courant), 2905
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques en Nouvelle-Ecosse, câble téléphonique), 2909, 2910, 2911, 2912; (Saskatchewan et Alberta, rivière de la Paix), 2912; (Col.-A. en terre ferme), 2912; (monument à feu Sa Majesté Edouard VII), 2914;

Carvell (L'hon. F. B.)—*Fin.*
(monument à sir W. Laurier), 2914; (galerie nationale du Canada), 2914
— (Travaux publics, 4770, 4771, 4772, 4773, 4774, 4775, 4776, 4777
— (Listes électorales pour élections en temps de guerre), 2551
— Orateurs du Sénat et de la Chambre des Communes, frais de résidence et de service, 2551
— Etablissement des soldats sur les terres, 2558
— Service du téléphone, 2611
— Lignes téléphoniques dans Dorchester, 885
Titres et décorations (Rapport du comité), 2852

Casgrain (Pierre F.) (Charlevoix-Montmorency):
Accidents sur le Transcontinental (Ques.), 1258
Banque (Emission de billets), 643
Budget, 3559, 3570
Bureaux de placement, 2556, 2557, 2558
Canaux (Dépenses afférentes aux) (Ques.), 885
Chemin de fer et canaux (Subsides des), 3306
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2555
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2756, 3069
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1744, 1759, 1760, 1763, 1914, 1917
Chemins de fer de l'Etat (Ques.), 782
Commissions créés par le gouvernement, 676
Commutations de peines (Ques.), 786
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Edifices publics (Stations agronomiques), 2495
Entrepôt frigorifique sur navires (Ques.), 918
Gobeil-Simard (Enquête), 646
Grève (La) de Winnipeg, 2617
Impressions de l'Etat (Ques.), 880
Laflamme (L. J. K.) (Ques.), 783
Liqueurs alcooliques, 2460
Navires pourvus d'installations frigorifiques, 647
Papier à journal (Enquête sur le) (Ques.), 785
Service postal, 2566
Stations agronomiques et de démonstration (Ques.), 1117
Subsides (Travaux publics, Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2610
— (Etablissement des soldats sur des terres), 2560

Casgrain (Pierre F.)—*Fin.*
— (Marine et Pêcheries), 2713, 2718, 2720, 2721, 2723, 2725, 2727
— (Milice et Défense), 1981
Ti-Noir Desjardins (Ques.), 783
Vapeur (Le) "Champlain", 643

Casselman (Orren D.) (Dundas):
Poids et mesures, 2245
Pembroke (Quai à), 2904
Routes (Aide à la construction des), 821-824

Chaplin (James Dew) (Lincoln):
Chemins de fer, 3233
Fournitures des ministères, 3337
Liqueurs alcooliques, 2451

Charlton (Wm. Andrew) (Norfolk):
Avance (L') de l'heure, 949

Charters (Samuel) (Peel):
Liqueurs enivrantes, 2778

Chisholm (Alexander W.) (Inverness):
Budget, 3969, 3970, 3972
Engrais, 2387
Forsyth (J.R.), 4536
Inspection du poisson, 987
Sonier (Houille achetée de P.-D.), 4220
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1335
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1350
— entre Halifax et côte ouest du Cap-Breton, 1351
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1354
— entre Port-Mulgrave, Saint-Pierre, Irish-Cove, etc., etc., 1354
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594, 2595
Subsides (Chemins de fer), 4778-4779
— (Douanes et accise), 993, 999, 1006
— (Immigration), 2702
— (Intérieur), 2172, 4210
— Marine et Pêcheries), 2719, 2721, 2722, 2726, 2727
— (Postes), 2172
— (Ports et rivières en N.-E.) (Port-Hood, appontement), 2898
— (Travaux publics), 2435, 4777

Clark (Hugh) (sous-secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures):
Commission des pensions, 630
Commission du Rétablissement du soldat dans la vie civile, 3721
Euclid Hall à Toronto, 782
Rééducation professionnelle dans la province de Québec, 1009, 1052, 1053

Clark (Hugh)—*Fin.*
Rétablissement du soldat dans la vie civile (Subsides) (Appointements), 2879; (Bâtiments), 2881
Stuart (Gustave) (Propriété léguée par), 629

Clark (Michael) (Red-Deer):
Affaires navales (Subsides) (Traitement du personnel), 2945
Ajournement de Pâques, 1207
Avance (L') de l'heure, 1393, 1489
Budget, 3510, 3522, 3535, 3537, 3595, 3736, 3765, 3781, 3818, 3825, 3828, 3830, 3832, 3833, 3838, 3839, 3842, 3868
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des), 1466, 1734, 1801, 1803, 1804, 1805, 2208
Cherté de la vie, 4468, 4481, 4487
Commission du commerce, 4628-4629-4630-4631
Commission des fournitures du service administratif, 3956, 4614
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4539
Constructions maritimes, 2311-2314, 2350, 2351, 2352, 2354
Discours du trône (Discussion du), 240, 252
Changements d'attitude d'hommes d'Etat, 250-251
Guerre (Fin victorieuse de la), 241
Laurier (Eloge de sir Wilfrid), 240
Laurier et Gladstone (Parallèle), 240
Libéraux unionistes (Attitude des), 243-244
Mesures d'après guerre, 247
Nécessités d'après guerre, 246
Régime fiscal, 249-251
Restauration, 247
Service militaire (Loi du), 242
Soldats canadiens (Participation à la guerre des), 242
Tarif (L'Ouest et le), 249, 251
Unionistes et antiunionistes (Comparaison), 243-244
Douane (Réduction des droits de), 848, 851
Elections fédérales, 4789, 4796, 4797
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 908
Fournitures des ministères, 3333, 3334, 3337, 3352, 3355, 3356
Grains du Canada, 4233, 4239, 4240
Grève de Winnipeg, 3987
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1233, 1234, 1235, 1236, 1237
Immigration (Modification de la loi d'), 2001, 2003, 2017, 2018
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1367, 1369, 1390

Clark (Michael)—*Fin.*
Liqueurs enivrantes, 2771, 2772, 2775, 2778, 2794
Logements (Construction de), 2651, 2652, 2658
Marine marchande (Modification de la loi), 4077, 4080
Milice (Modification de la loi de la), 4121
Nationalité britannique, naturalisation étrangers, 4273, 4274
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4353, 4356, 4357, 4430, 4431, 4444
Postes (Nominations), 4504, 4505
Recherches scientifiques, 4622
Représentation proportionnelle, 3197, 4784
Routes (Amélioration des), 821, 4045, 4046, 4055, 4059, 4064, 4068, 4069, 4544, 4550, 4552, 4559, 4562, 4563, 4564, 4566, 4569, 4574, 4585, 4591
Service administratif (Réorganisation du), 3039
Soldats sur des terres (Etablissement des), 3998, 4009, 4011, 4013, 4159
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2601
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1654
— (Immigration), 2547, 2707
Titres et décorations, 1523, 1526, 2827, 2828, 2829, 2860
Vancouver (Port de), 3882, 3884, 3885, 3886, 3887, 3888, 3891

Clements (Herbert Sylvester) (Comox-Alberni):
Internements des sujets ennemis et traitement des soldats, 786-788, 793

Cockshutt (Wm Foster) (Brantford):
Affaires extérieures, 1091
Budget, 3288, 3479, 3493, 3733, 3837, 3840, 3841, 3876
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2730, 3216, 3217, 3218, 3219, 4298
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1930, 1931, 1932
Construction maritime (Programme de), 2355
Corps expéditionnaire (Administration du), 1590-1591
Discours du trône (Discussion du), 129, 138
Bolchévistes, 132-133
Gouvernement d'union, 130
Guerre (Fin de la), 129
— (Portée de la victoire), 131
— (Problèmes d'après), 134, 137
Ministres en Europe (Visite des), 133, 134
Soldats canadiens (Héroïsme des), 130, 137
Soldats morts au champ d'honneur, sympathies pour les parents, 130
Tarif douanier, 136

Cockshutt (Wm Foster)—*Fin.*
Faillites, 2075, 2076, 2077, 2080, 2085, 2089, 2582, 2584, 2585
Fournitures des ministères, 3329
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 717, 721, 726
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1398
Immigration (Modification de la loi de l'), 2048
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1380-1382
Milice (Modification de la loi de la), 4119, 4120
Milice et Défense (Subsides), 1980, 1981
Passages à niveau (Supression des), 730
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4173, 4179
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1020, 1037
Titres et décorations, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2853, 2854, 2861, 2862

Cooper (Richard Clive) (Vancouver-Sud):
Affaires extérieures (Subsides), 1089
Affaires navales (Subsides) (Traitement du personnel), 2945
Avance (L') de l'heure, 922, 923
Femmes fonctionnaires, 2866
Discours du trône (Discussion du), 349-358
Armées alliées (Organisation), 351
Bouton de service, 356
Bourses d'étudiants commémoratives de la guerre, 353
Cambrai (Bataille de), 350
Currie (Colonel), 349
Currie (Général), 349, 350, 353
Education professionnelle, 357
Femmes dans le service public, 354
Guerre (Indemnité de), 356
Mons, 350, 351
Pêche dans la Colombie-Anglaise, 355
Pensions, 356
Prohibition, 357
Ressources nationales (Exploitation), 355
Soldats anglais et soldats canadiens, 352, 356
Soldats (Frais de passage de leurs parents), 355
Soldats sur les terres (Etablissement des), 357
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 911
Nationalité britannique (Loi codifiant la), 3963, 3964
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2869, 2872, 2875, 4328, 4329, 4340, 4354
Soldats (Etablissement sur des terres), 4011, 4012, 4022, 4027

Copp (Arthur Bliss) (Westmoreland):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 736, 737
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2139, 2144, 2145
Affaires navales (Subsides), 2931, 2934, 2961, 2969
Budget, 3405, 3981, 3984
Charbon pour les chemins de fer nationaux, 1988
Collège naval royal du Canada, 2970
Commission des fournitures, 4602
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4402
Commission des vivres, 640
Conseil biologique, 2679
Corps expéditionnaire (Administration du), 1558
Chemins de fer nationaux, 638, 1706, 1707, 1722, 1744, 1746, 1760, 1886, 1918, 1919, 2222, 2224, 2225, 2227
Chemins de fer nationaux canadiens (Ques.), 781
Chemins de fer nationaux (Permutations de fonctionnaires des) à Moncton (Ques.), 780
Démobilisation, 344
Divorce, 3924
Edifices civils (Soin et nettoyage), 2603
Edifices publics en général (Les drapeaux), 2495
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2477, 2479
Elections fédérales, 4799-4800-4801
Engrais, 2570, 2571, 2572
Enseignement technique, 4036, 4288
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Faillites, 2090, 2093
Fournitures des ministères, 3356, 3363, 3364, 3368
Fourrage (Achat de), 2552
Grains de semence (Achats de), 2552
Guerre (Crédit de) (Ouverture d'un), 2332, 2333
Habitations à bon marché (Prêt de 25 millions pour), 2671, 2672
Juges (Loi modifiant la loi des), 4371, 4528
Marine et Pêcheries (Subsides), 2712, 2718, 2719, 2721
Napadogan (Emmagasinage de glace) (N.-B.) (Ques.), 1011
Pêcheries (Subsides) (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants des), 3018, 3019
Pêcheries (Subsides) (Passes migratoires et curage des rivières), 3020
Pêcheries (Subsides) (Piscifactures, construction et entretien de), 3024

Copp (Arthur Bliss)—*Fin.*
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4341, 4454, 4455
Port de Saint-Jean (N.-B.), 4456, 4457, 4458, 4461
Port de Toronto, 2470, 2414, 2475
Pugwash (Embranchement de), 3195
Routes (Amélioration des), 4061, 4067
Service postal et maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1349
— entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351
— entre Moncton et la côte ouest de Cumberland, 1353
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1355
Soldats canadiens (Débarquement à Portland), 677
Soldats sur des terres (Etablissement des), 2559, 2560, 3999, 4003, 4023, 4035
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Chemins de fer), 4779-4780-4781-4782
— (Edifices publics) chauffage, salaires des mécaniciens, chauffeurs, etc., 2602
— Imprévu (1917-1918), 2569
— (Immigration), 2682, 2699, 2700, 2701, 2703, 2711
— (Intérieur), 2156, 2162, 4201, 4202, 4203, 4210, 4211, 4767-4768, 4850-4851-4852
— (Milice et Défense), 1968, 1974, 1976, 1979, 1981, 1984
— (Ottawa) réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts, 2606
— (Postes), 2119, 2127, 2549
— (Travaux publics), 1318, 2433, 2438, 2439, 2442, 4775-4776
Tarif douanier (Modification du), 4153
Toronto (Edifices occupés à), 639
Tourteaux de coton, 2552
Vancouver (Avance de 5 millions), 3883
Viandes et conserves alimentaires, 745, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755

Cowan (Walter Davy) (Regina):
Agriculture (Subsides), 3095, 3096
Agriculture (Industrie laitière), 3107, 3108
Avance (L') de l'heure, 934
Budget, 3608, 3620
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1919, 1921, 1922
Discours du trône (Discussion du), 175, 182
Charbon dans la Saskatchewan (Approvisionnement), 181
Construction (Bois de), 178

Cowan (Walter Davy)—*Fin.*
Coopération des gouvernements provinciaux, des vétérans et des journaux, 177
Gendarmerie à cheval du N.-O., 180
Logements ouvriers, 178
Nation (Le Canada, considéré comme), 176
Rapatriement (Comité de), 177
— (Comité de) (Rémunération des médecins employés par le), 177-178
Santé publique (Service de la), 181
Soldats (Gratification de guerre), 182
— (Réclamations des), 182
— (Rétablissement dans la vie civile), 178-179
Tarif, 179
Transport (Insuffisance des moyens de), union et coopération, 180
Douanes et accise, 992
Edifices fédéraux (Loyers), 2613, 2614
Enseignement technique, 3943
Gendarmerie du N.-O., 2420, 2421
Guerre (Allocation de), à certains fonctionnaires, 3047
Immigration (Modification de la loi de l'), 2020
Logements (Construction de), 2648, 2649
Ottawa (Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts), 2608
Poids et mesures, 2244
Postale (Réforme de la loi), 2118, 2119, 2120
Routes (Amélioration des), 4563
Soldat (Rétablissement du), dans la vie civile (Subsides), 2881; (Hôpitaux, etc.), 2890; (Service dentaire), 2891
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588, 2589, 2591
Subsides (Immigration), 2687, 2688
— (Intérieur), 4197, 4853

Crerar (L'hon. Thomas Alexander) (ministre de l'Agriculture):
Agriculture (Traitements), 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3096, 3097, 3098, 3099
Agriculture (Fermes expérimentales), 3100, 3101, 3102, 3103; (Industrie laitière, commerce des produits agricoles, etc.), 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112
Avance (L') de l'heure, 962
Bétail (Commerce du), 1632, 1633, 1634, 1635
Bétail et produits du bétail, 2150, 2156
Budget, 3459, 3468
Commission des vivres, 627, 2864
Douane (Réduction des droits de), 855-856
Expositions au Canada, 1262

Crerar (L'hon. Thomas Alexander)—*Fin.*
Grains de semence, 1018
Grains (Loi des), 4097, 4099, 4101, 4102, 4106, 4108, 4222, 4224, 4225, 4226, 4227, 4228, 4230, 4232, 4233
Hull (Propriété de l'Etat à), 1262
Ile du Prince-Edouard (Encouragement à l'exploitation agricole de l'), 626
Industrie animale (Développement de l'), 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124
Insectes destructeurs et autres fléaux, 3103, 3104
Institut international d'agriculture, 3116
Lin textile (La production du), 1610, 1614
Milice (Modification de la loi de la), 4119
Poisson canadien en Europe (Vente du), 2865
Service des publications agricoles, 3114, 3115, 3116
Santé des animaux, 3112, 3113
Stations agronomiques et de démonstration, 1117
Taureaux ayrshire et holstein, 626
Viandes et conserves alimentaires, 3113, 3114

Cronyn (Hume) (London):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2147
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1942
Chemin de fer de London à Port-Stanley, 1229
Cour d'appel impériale (Ques.), 1115
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1070
Immigration (Modification de la loi de l'), 1957, 1960, 2011, 2025, 2027, 2028, 2031, 2036, 2045, 2050, 2051, 2053, 2379, 2381
Liqueurs enivrantes, 2451, 2452, 2769, 2771, 2772, 2803, 2805
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4452, 4454
Recherches scientifiques (Comité des), 4617-4618-4619-4620-4621
Recherches scientifiques (Institut national des), 1627
Traité de Paix (Ratification), 2293

Crothers (L'hon. Thomas Wilson) (Elgin-Ouest):
Liqueurs enivrantes, 2796
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2869

Crowe (Sandford Johnston) (Burrard):
Avance (L') de l'heure, 956
Immigration, 2060
Inspection du poisson, 988
Nationalité britannique, 3963
Postes (Traitement des employés des), 1870
Travaux publics (Subsides des), 1318, 1324, 1906, 2437, 2613, 2614

Currie (John Allister) (Simcoe-Nord):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4297
Commerce (Tribunal du), 4680-4681
Construction maritime, 2310, 2314, 2319
Discours du trône (Discussion du), 566, 589
Baker (Hommage à la mémoire du colonel) 570
Conditions économiques dans les diverses provinces, 582, 586
Débouchés pour nos produits, 573
Défense de sa conduite à la guerre, 567, 570
Démobilisation, 576
Impôts comparés, 580, 581
Laurier (Hommage à la mémoire de sir W.), 566-567
Libre-échange et protection, 575, 579, 585, 589
Ouest et Est, 577, 578
Révolution économique, 572
Rhyl (Emeutes au camp de), 571
Sharpe (Hommage à la mémoire du colonel), 570
Soldats canadiens (Vaillance des),
Soviets, 578
Wood (M.), 578, 589
Elections fédérales (Loi des), 4806, 4807, 4808
Impressions (Comité des), 4143
Noviciat de Guelph, 1278
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4350, 4351, 4353
Sibérie (Armée expéditionnaire de), 1496
Subsides (Chemins de fer), 4783

D'Anjou (Joseph E. S. E.) (Rimouski):
Bradbury (Le lieutenant-colonel G. H.), 1149
Budget, 3582, 3588
Discours du trône (Discussion du), 233, 238
Censure (Nécessité de l'abolir), 235
Concorde (Nécessité de la maintenir), 237-238
Elections en temps de guerre (Loi des), 237
Exploiteurs de guerre, 236
Français (Importance du), 234
Gouvernement par décrets du conseil, 235
Insoumis à la loi du service militaire, 236
Laurier (Eloge de sir Wilfrid), 234
Sibérie (Envois de nos soldats en), 236
Soldats réformés (Traitement de certains), 237
Enrôlements volontaires de mai à décembre, 1917, 634
"Hochelaga" (Vapeur), 634
Hull (Loi du service militaire à) (Ques.), 1356

D'Anjou (Joseph E. S. E.)—*Fin.*
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1382, 1384
Intercolonial et les Cies de messageries, 2135
Keddy (Le docteur O. B.) (Ques.), 291
Laferrière (Capitaine Alban), 3264
Lennie (R. S.) registraire, 1677
Mahon (C. E.) registraire, 1677, 2395
Milice (Modification de la loi de la), 4123
Parent (Le docteur Rufus H.) (Ques.), 1260
Recensement pour le service naval (Ques.), 780
Thompson (Le lieut.-col. Alfred) (Ques.), 780

Davidson (Avard Longley) (Digby-et-Annapolis):
Bureau et Bigue (La société légale), 2135
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1851, 1930
Faillites, 2089, 2096
Guerre (Crédit de 350 millions), 1403, 1409, 2291
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1425
Immigration (Modification de la loi de l'), 2055
Routes (Amélioration des), 4053, 4055, 4058, 4060, 4061, 4062, 4063, 4064, 4065, 4067, 4068, 4069, 4544, 4548, 4549, 4552, 4566, 4576, 4582, 4589, 4590, 4592
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1348
Taschereau, Roy, Cannon et Parent, 2135

Davis (Fred Langdon) (Neepawa):
Budget, 3767-71
Immigration (Modification de la loi de l'), 2021-2023
Incendies (Prévention des), 1640
Industrie animale (Développement de l'), 3118
Jeunes délinquants, 1437
Mennonites (Immigration des), 1308
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4281
Rééducation professionnelle des soldats, 1052
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1618-19
Tribunal du commerce, 4679-4680

Dechêne (Aimé-Miville) (Montmagny):
Chemins de fer nationaux (Loi relative aux), 2219
Chemins de fer de l'Etat (Frais d'exploitation des), 2563
Discours du trône (Discussion du), 91-100
Commerce (Commission du), 94-95
Guerre (Finances d'après), 96-97
Guerre (Politique d'après), 98-99

Dechêne (Aimé-Miville)—*Fin.*
Hygiène publique, 98
Immigration, 93
Impôts (Incidence des), 96
Laurier (Hommage à la mémoire de sir W.), 91
Mesure (Unités de), 94
Nord-Canadien (Commission du), 94
Soldats (Rétablissement de), dans la vie civile, 92-93, 99
Police fédérale (Ques.), 2135, 2235
Québec (Edifices civils), 2481, 2482
Saint-Barnabé (L'île), 4624
Spiritueux (Importation des), 1593
Viandes et conserves alimentaires, 757

Delisle (Michel-Siméon) (Portneuf):
Batterie royale à Seymour Narrows (Ques.), 1013
"Canada" (Le vaisseau), 631
— (Envoyé à Glace-Bay), 1594
Chalutiers canadiens (Ques.), 778
— n° 30 (Ques.), 1013
Contre torpilleurs (Achat de), 915, 1594
Grande flotte (Officiers canadiens dans la), 631
"Hochelaga" (Vapeur), 631
Marine canadienne (Marins de Terre-Neuve dans la), 632
Réservistes de la marine de Terre-Neuve, 1676
"Stadacona" (Le navire) (Ques.), 915
Stations de sauvetage, 631

Demers (Marie-Joseph) (Saint-Jean-et-Iberville):
Discours du trône (Discussion du), 358-362
Autonomie du Canada, 361
Indépendance de la magistrature, 359-360
Insoumis à la loi du service militaire, 360-362
Laurier (Hommage à sir W.), 358
Loi électorale, 358-359
Reconstruction, 358
Exemptions du service militaire (Ques.), 919
Loi du service militaire de 1917 (Conscrits) (Ques.), 1010

Denis (Jean-J.) (Joliette):
Avance (L') de l'heure, 1477, 1488
Discours du trône (Discussion du), 465-473
Canadiens français, en butte aux attaques du fanatisme, 467-468
Guerre (Ce que le Canada en retirera), 468-469
— (Sa fin heureuse), 465
Insoumis, 470-471
Laurier (Hommage à la mémoire de), 465-466
Politique fiscale, 471-472
Douanes et accise, 1002, 1003

Denis (Jean-J.)—*Fin.*
Fitzpatrick (sir Ch.), remboursement de sommes payées, 890
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 723-724
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1359, 1386
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4267
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4334, 4337, 4338, 4344
Preuve (Loi sur la), 1443, 1444, 1447
Routes (Amélioration des), 4594
Séances du samedi, 3553
Viandes et conserves alimentaires, 756

Desaulniers (Arthur L.) (Champlain):
Bateman (Le lieutenant R.) (Ques.), 3194
Batiscan (Travaux de protection à), 674
Blondin (L'hon. P. E.) (Ques.), 1866
Service militaire (Loi du) (Ques.), 1116
Troupes canadiennes à Sainte-Lucie, 641

Deslauriers (Hermas) (Sainte-Marie, Montréal):
Budget, 3665-3671
"Canada" (Le vaisseau) (Ques.), 778
Chemins de fer de l'Etat (Locomotives des) (Ques.), 1259
Colonisation d'Ontario et de Québec (Ques.), 780
Discours du trône (Discussion du), 368-371
Abus à réformer, 371
Bolchévisme, 370
Immigration, 369
Ouvrière (Exploitation de la classe), 368
Sibérie (Expédition de), 369
Soldat (Rétablissement dans la vie civile sans passe-droit pour l'ouvrier), 368
Enregistrement national, 2395
Grèves au Canada, 1868
— depuis l'armistice (Ques.), 2234
Halifax (L'explosion) (Ques.), 915
Hochelaga (Enregistrement national à), 2676
Hull (Salle d'exercice militaire à) (Ques.), 1262
Lamontagne (Mlle) (Ques.), 1869, 2041, 2235
Montréal (Grève d'ouvriers à), 1539, 1681
— (Concurrence de main-d'œuvre dans le port de), 4143
"One big Union" (Ques.), 2234
Poids et mesures (Inspecteurs des), 2396
Sainte-Marie (Le quai de) (Ques.), 2041
Salvarsan (La vente du) (Ques.), 2235
Taxes sur objets de luxe (Ques.), 781
Transcontinental (Le chemin de fer) (Ques.), 1257

Devlin (Emmanuel B.) (Wright):
Budget, 3473-3479

Devlin (Emmanuel B.)—*Fin.*
Canal de la baie Georgienne, 1123, 1126
Chemins de fer nationaux (Loi relative aux), 1689, 1691, 1696, 1794, 1795, 1873, 1874, 1875
Douane (Réduction des droits de), 861-863
Electriques (Unités de mesures), 744
Emprunt de 75 millions, 4351
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 912-913
Guerre (Crédit de), 1410
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1214, 1215, 1217, 1218, 1219, 1430, 1432
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1367
Juges (Bill relatif aux), 3080
Noviciat de Guelph, 1274, 1302-1304
Preuve (Modification de la loi sur la), 1443
Séduction des filles mineures, 2255
Service administratif (Réorganisation du), 3032, 3033, 3034, 3035, 3040, 3041, 3042
Service militaire dans le comté de Wright (Exécution de la loi du), 2503, 2505
Statistique (Modification de la loi de la), 620, 623
Subsides (Milice et Défense), 1979
— (Travaux publics), 1326
Titres honorifiques, 1519
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2980
Yukon (Modification de la loi du), 617, 618, 619

Douglas (John C.) (Cap-Breton-Sud et Richmond):
Service à vapeur entre Petit Dégrat et Mulgrave, 1353
Service à vapeur entre Port-Mulgrave, St-Pierre, Irish-Cove, etc., 1354
Subsides (Travaux publics), 1323, 1324, 1330

Douglas (James McC.) (Strathcona):
Chemins de fer nationaux canadiens, 1846, 1847, 1848, 1849, 1864
Cherté de la vie, 4825, 4829
Divorce, 2595
Guerre (Paiement d'allocation de), 3050
Immigration (Modification de la loi de l'), 2008, 2009
Rétablissement du soldat dans la vie civile (Subsides) (Appointements), 2878, 2879; (Bâtiments), 2880, 2881
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1039
Subsides (Lignes télégraphiques et téléphoniques) (Saskatchewan et Alberta), 2912
— (Travaux publics), Alberta, 2490
Tribunal du commerce, 4666-4667

Duff (William) (Lunenburg):
Affaires navales (Appointements), 2929 2931, 2935, 2936, 2938, 2955, 2958, 2959, 2960
Amherst (Fabrique de voitures d'), 4143
Avance (L') de l'heure, 1487
Blair (H. C.), inspecteur des douanes (Ques.), 2501
Budget, 3534, 3536, 3969, 3970
"Canada" (Le vaisseau), 632, 1391
Chalutier T-30 (Ques.), 2501, 3606
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1878
Chiens de mer (Usines de réduction de) (Ques.), 1018
Constructions maritimes (Programme de), 2349, 2359, 2360
Discours du trône (Discussion du), 120-129
Démobilisation, 122
Enregistrement, 126
Guerre (Fin de la), 121
— (Participation du Canada), 121
— (Participation des Etats-Unis), 121
Informations publiques (Département des), 126
Laurier (Hommage à la mémoire de), 120
Loi électorale, 123
Navires (Construction de), 127
Politique, 128
Reconstruction, 125
Routes (Confection des), 124
Soldats réformés, 122
Travaux publics, 127
Vivres (Commission des), 125
Douanes et accise, 998, 999, 1002, 1006
Edifice Dennis à Halifax (Ques.), 1009
Edifices publics (Les drapeaux), 2494
Emprunt national de 1918 (Frais afférents à l') (Ques.), 2915
Engrais, 2385, 2386, 2387, 2388, 2569
Enregistrement au Canada, 879, 1017
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1418, 2268, 2280, 2291
Halifax (Maître du port), 2809, 2810
Hall (Starrar), du corps expéditionnaire canadien, 643
"Hochelaga" (L'officier commandant l'), (Ques.), 1391
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1210
Immigration (Modification de la loi de l'), 2063, 2064
Inspection du poisson, 986, 987, 988
"Lottie-Russell" (Le navire), 778
Marine canadienne (Augmentation de la solde), 632
Marine (Conseils de guerre de la), 632
Marine canadienne (Garçonnets dans la), 633

Duff (William)—*Fin.*
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2923
Marins canadiens (Primes de prise), 633
Marins dans la prison de Rockhead, 3988
Messeroy (J. A.), 1676
Navires canadiens au combat, 633
Nova Scotia Carriage Co. (La) (Ques.), 3194
Nouvelle-Ecosse (Flotte de pêche de la), 1946
Passages à niveau (Chemins de fer), 973
Pêche du saumon, 971, 972
Poisson canadien en Grande-Bretagne, 3459
Ports et rivières en N.-E. (Saw-Pits, quai), 2898
Port-George (Receveuse de la poste à), 627
"Princess" (Le vapeur), 642
Publicité (Département de la) (Ques.), 782
Pugwash-Nova-Scotia (Chemin de fer), 4394
Service militaire (Ques.), 781
— (Infractions à la loi du), 2136
Service naval (Allocations dans le) (Ques.), 779
— (Télégraphistes sans fil dans le), 1988
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1332, 1333, 1334, 1337, 1343, 1344
Service de vapeur entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1354
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1039
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2590, 2591
Spiritueux à bord des navires de la flotte (Ques.), 1391
Subsides (Milice et Défense), 1986
— (Immigration, 2702, 2703, 2704
— (Intérieur), 2163, 4206
— (Marine et Pêcheries), 2713, 2714, 2717, 2719, 2723, 2726
— (Postes), 2116, 2119, 2128, 2129, 2182
— (Travaux publics) (Construction maritime), 2298, 2299, 2303, 2313
— (Travaux publics) (Port de Toronto), 2469, 2471
"Tuna" (Le vapeur) (Ques.), 779, 1594
Viandes et conserves alimentaires, 756, 758

DuTremblay (Pamphile R.) (Laurier-Outremont):
Avance (L') de l'heure, 946
Brigade canadienne française, 344
Bureaux de placement, 2557
Discours du trône (Discussion du), 155-161
Brigade canadienne française, 155

DuTremblay (Pamphile R.)—*Fin.*
Crise économique, commerciale, financière, 155-161
Laurier (Eloge de), 155
Soldats (Valeur de nos), 155
Union et concorde nationales, 161
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1070, 1071, 1080
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1419
Indemnité de guerre au Canada (Paiement d'une), 807-808, 814
Villages-jardins pour soldats, 798

Edwards (John Wesley) (Frontenac):
Association parlementaire de l'empire, 2864
Avance (L') de l'heure, 949, 952
Banques (Fusionnement des), 1139
Budget, 3462, 3570, 3582, 3774, 3777, 3795, 3831, 3832, 3842, 3843, 3851, 3852, 3870, 3871
Calvin (Résidence) à Kingston, 3508
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1714
Collège royal militaire, 4534
Commission du commerce, 4713-4714, 4717-4718
— d'embellissement d'Ottawa, 4539
— du service public, 644
Discours du trône (Discussion du), 264-274
Loi électorale, 266
Manœuvres politiques, 265, 270
Ministres (Intérêt de leur présence en Europe), 266
Recrues par province, 268-269
Régime fiscal, 269, 270, 273
Service civil (Réforme du), 270, 273
Service militaire (Insoumis à la loi du), 274
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 267
267
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2506, 2516, 2518, 2521, 2522
Emplois vacants au département des Finances (Ques.), 882
Enseignement technique, 4041, 4042
Fait personnel (Explication sur un), 2082, 2867
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 885, 888, 1143
Guerre (Allocation de), à certains fonctionnaires, 3049
Immigration (Modification de la loi d'), 1998, 2011, 2012, 2013, 2015, 2032, 2033, 2034, 2035, 2048
Liqueurs enivrantes (Prohibition), 2799, 2802
Milice (Modification de la loi de la), 4120, 4130, 4131
Noviciat de Guelph, 1274, 1277, 1298, 1301, 1302

Edwards (John Wesley)—*Fin.*
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2869, 2873, 4454
Questions d'examen pour le service public (Ques.), 783
Ross (P. D.) (Loyer d'édifice de), 1494
Routes (Amélioration des), 826, 827, 4047, 4061, 4062, 4064, 4069, 4556, 4557, 4558, 4589, 4594
Séduction des filles mineures, 2252
Service administratif (Réorganisation du), 3032, 3036, 3037, 3038
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1344, 1345
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1350
Soldats canadiens (Rapatriement des), 3880
Subsides (Finances), 4638, 4640, 4642, 4648, 4649, 4657, 4658
— (Milice et Défense), 1969, 1972, 1980
— (Postes), 2118, 2173, 2175, 2160
— (Travaux publics), 1318, 1321, 1330, 2434, 2435, 2436, 2439, 2442
— (Travaux publics) (Port de Toronto), 2472, 2473
Titres et décorations, 2815, 2850

Elkin (Stanley Edward) (Saint-Jean-Albert):
Billets des banques autorisées (Excédent de circulation), 665
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 1410
Drawback sur la matière première entrant dans la fabrication des instruments aratoires, 3840, 3841
Immigration (Modification de la loi de l'), 2059
Incendies (Prévention des), 1638

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) (Laval-Deux-Montagnes):
Discours du trône (Discussion du), 138, 143, 146, 149
Canal de la baie Georgienne, 142
Censure, 140, 149
Chemins de fer (Embranchements de), 141
Enseignement professionnel, 141
Hygiène publique, 141
Laurier (Hommage à la mémoire de), 138
Logements ouvriers, 141
Loi du service militaire, 139-140
Pau (Visite du général), 143, 149
— (Lettre du général), 146
Premier ministre (Visite en Europe), 148
Prohibition, 142, 147
Restauration d'après guerre, 138
Routes (Amélioration des), 140-141
Suffrage féminin, 140
Tarif, 143, 149
Travaux publics, 141

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte)—*Fin.*
Valeur des troupes canadiennes, 138
Victoire des alliés, 138
Subsides (Intérieur), 4210

Euler (William D.) (Waterloo-Nord):
Budget, 3724, 3728
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3215, 4292, 4316
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1799, 1800, 1823, 1882, 1883, 1884, 1886
Conscrits et volontaires, 2396
Engrais, 1631
Discours du trône (Discussion du), 385-392
Dette publique et gaspillage, 388-389
Elections en temps de guerre (Loi des), 391
Etrangers (Traitement des), 390
Gouvernement unioniste, 386
Impôts, 389
Laurier (Hommage à), 385
Liberté de la parole et de la presse, 387-388
Réformes d'après guerre, 388, 390
Réfractaires à la loi du service militaire, 388
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 388
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 695
Immigration (Modification de la loi de l'), 2009, 2010, 2028, 2029
Incendies (Prévention des), 1638, 1649
Journée (La) de huit heures, 2975
Liqueurs enivrantes, 2777, 2789, 2791
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1040, 1043, 1044, 1046, 1049
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4264, 4265, 4266, 4267, 4270, 4272, 4273, 4281, 4495, 4498, 4500
Rapatriement des fils de cultivateurs, 2042
Roumanie (Crédit à la), 1153
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1345, 1346, 1347
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1657
— (Immigration), 2680, 2681, 2682, 2691
— Toronto (Port de), 2470
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2994

Fafard (J.-Fernand) (L'Islet):
Agriculture, fermes expérimentales, 3103
Budget, 3655, 3659
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1476
Frais d'enregistrement (Comté de l'Islet), 1017
Monk (Chemin entre la station de) et Ste-Perpétue, 1494, 2295
"Montcalm" (Le), 1016
Poids et mesures, 991

Fafard (J.-Fernand)—*Fin.*
"Princess" (Le), 2914
Publications agricoles (Service des), 3116

Fielding (L'hon. Wm Stevens) (Queen-et-Shelburne):
Accidents du travail, 739
Avance (L') de l'heure, 953
Banques autorisées (Billets des), excédent de circulation, 664, 665
—(Fusionnement des), 1134-1136
Budget, 3801-3809, 3857
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2745, 2756, 2761, 2763, 3224, 3225, 3226, 3227, 3264, 4308
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1694, 1697, 1699, 1705, 1709, 1713, 1719, 1720, 1725, 1734, 1735, 1764, 1769, 1772-1773, 1777, 1778, 2188, 2192, 2195, 2200, 2231
Cherté de la vie, 4478, 4829
Commission du commerce, 4635
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 2338, 2339, 2341, 2342, 2345
Discours du trône (Discussion du), 492-515
Canada (Relations avec la métropole), 499-501
Candidature (Sa), 506-507
Discussion prolongée (Avantage), 492
Droit électoral, 512
Elections en temps de guerre (Rappel de la loi), 513-514
Laurier (Hommage à), 492
Ministres (Absence de cinq), 493
— leur participation à la Conférence de la paix, 493, 499
Partis et esprit de parti, 504-505-506
Prohibition, 510, 512
Provinces et Dominion (Ressources et attributions respectives), 509
Santé publique, 509-510
Situation financière, sa gravité, 492-493
Situation des partis, 507-508
Soldats et marins canadiens (Hommage aux), 492
Tarif, 502, 504-505
Titres honorifiques et la liberté parlementaire, 514
Divorce, 3918, 3923
Droits de douane (Réduction des), 872-875
Edifices publics (Drapeaux sur les), 2494-2495
— (Québec), 2484
Electricité et de force motrice (Cies d'), 4735, 4747, 4749
Enseignement technique, 3300, 3936, 3937, 3938, 3942
Fournitures des ministères, 3327
Gendarmerie à cheval du N.-O., 2811
Halifax (Maître du port d'), 2808, 2809

Fielding (L'hon. Wm Stevens)—*Suite.*
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1426-1427
Immigration, 1960, 1961, 2031, 2050
Imprévues (Dépenses), 1917, 1918, 2567
Juges (Modification de la loi des), 3079, 4384, 4387, 4388, 4391, 4534, 4595, 4596, 4597, 4598
Lignes télégraphiques et téléphoniques en N.-E., câble téléphonique, 2910, 2911
Liqueurs alcooliques, 2451, 2804
Logements (Construction de), 2647, 2604
Marine marchande, 4076, 4078, 4082, 4083
Nationalité britannique (Loi codifiant la), 3963, 3964
Oiseaux migrateurs, 2257
Paix (La Conférence de la) et le problème ouvrier, 4861
— (Ratification du traité de), 2294
Pêcheries (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants), 3009, 3011
— (Personnel du comité des), 2569
Pensions (Dépenses imprévues de la Commission des), 2554
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2869, 2870, 2871, 2876, 4330, 4333, 4334, 4335, 4336, 4337, 4342, 4439
Ponts et rivières, 2899, 2906, 2908
Routes (Construction des), 773, 818, 819, 4591, 4592
Saint-Jean (Port de), 4493, 4494, 4495
Séances du samedi, 3508, 3554
Semences (Garantie des emprunts pour achat de), 654, 1072
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1346
Service de vapeur entre Froude's Point et Lockeport (N.-E.), 1950
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2558, 2560
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2595, 2599, 2600
Subsides (Douanes et accise), 1000, 1001, 1002, 1006
— (Finances), 4636, 4637, 4638, 4640, 4646, 4647, 4649
— (Gendarmerie à cheval), 4836, 4837
— (Immigration et Colonisation), 2546, 2547, 2548
— (Postes) 2118
— (Travaux publics), Alberta, 2487
— (Travaux publics), 1330, 1336, 1337, 1345
— Loyers, ameublements, etc., 2601
— (Ministères en général), soin et nettoyage des édifices civils, 2602
— (Travaux publics), 2440, 2441
— Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts d'Ottawa, 2608, 2609

Fielding (L'hon. Wm Stevens)—*Fin.*
Titres et décorations (Rapport du comité sur), 1534, 2499, 2855
Tribunal de commerce, 4660, 4661, 4664
Viandes et conserves alimentaires, 756

Fontaine (Joseph-Eloi) (Hull):
Aviateurs (Rapatriement des), 1676
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4404
Discours du trône (Discussion du), 434, 436
Démobilisation, 434
Laurier (Hommage à la mémoire de), 434
Loi des élections en temps de guerre et loi des mesures de guerre (Nécessité de les abroger), 434
Reconstruction, 435
Réforme fiscale, 435
Réformes à opérer, économies à faire, 436
Situation grave en fin de guerre, 434-435
Hull (Propriété de l'Etat à), 1262
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1379-1380
Prêts au gouvernement impérial, 1262
Service administratif (Réorganisation du), 3043, 3044

Fortier (Hyacinthe-Adélard) (Labelle):
Budget, 3688, 3690
Discours du trône (Discussion du), 528, 532
Centralisation administrative et absolutisme politique, 529
Insoumis à la loi du service militaire, 530, 532
Laurier (Hommage à la mémoire de), 528

Foster (Thomas) (York-Est):
Avance (L') de l'heure, 962
Bétail (Commerce du), 1632, 1634
Construction maritime, 2305
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2758, 3221, 3223, 4315
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1717
Discours du trône (Discussion du), 413, 415, 423
Commission du Service civil, 421
Immigration, immigrants, 415-416
Logements ouvriers, 418-419
Ministres (Les) devraient tous occuper un siège à la Chambre des communes, 422
Routes (Amélioration des grandes), 416, 418
Service civil extérieur (Malaise), 420
Suffrage des étrangers (Droit de), 422
Suffrage féminin, 421
Tempérance, 420
Electricité et de force motrice (Cies d'), 4741-4742
Immigration (Modification de la loi de l'), 1960

Foster (Thomas)—*Fin.*
Incendies (Prévention des), 1648
Juges (Modification de la loi des), 2405, 2407
Liqueurs enivrantes, 2772, 2775, 2776
Routes (Construction des grandes), 763
Statistique (Modification de la loi de la), 622
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1656
— (Travaux publics), 1329, 1330, 2431, 2432, 2433, 2436
— (Port de Toronto), 2465, 2466, 2468, 2471

Fournier (Charles-Alphonse) (Bellechasse):
Chemins de fer de l'Etat (Frais d'exploitation), 2564
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1716, 1878, 1879
Discours du trône (Discussion du), 182, 188
Cherté des subsistances, 186-187
Démobilisation, 184
Guerre (Participation du Canada à la), 183
— (Problèmes d'après), 183
Laurier (Eloge de), 183
Loi électorale, 185
Machines agricoles (Admission en franchise), 185
Ministres (Visites en Europe), 187
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 184
Tarif, 185-186
Marine marchande, 2923
Médicaments brevetés, 3965, 3967, 3968, 4085
Subsides (Sainte-Famille), quai, 2901
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2591, 2592, 2594
Spiritueux pour corps expéd. canadien en Sibérie, 881

Fraser (Evan E.) (Welland):
Liqueurs enivrantes, 2798
Welland (Gardiens d'écluses sur le nouveau canal), 629

Fripp (Alfred Ernest) (Ottawa):
Avance (L') de l'heure, 956
Chemin de fer (Indemnité aux employés de), victimes d'accidents, 981
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3212
Commission du commerce, 4718-4719
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4405
Divorce, 3916
Faillites, 2087, 2089, 2091, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099
Fournitures des ministères, 3330, 3336
Guerre (Allocation de) à certains employés, 3047

Fripp (Alfred Ernest)—*Fin.*
— (Musée des peintures canadiennes commémoratives de la), 1263
Ottawa (Routes et ponts), 2607
Pari mutuel (Le), 1781
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4328, 4333, 4343, 4344, 4345, 4347, 4348, 4360
Port des lettres (Le), 777
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4000
Titres honorifiques (Abolition des), 1514

Fulton (Frederick John) (Caribou):
Juges, 3077, 3078
Pensions militaires, 4444
Routes (Amélioration des), 4048
Soldats (Etablissement des) sur des terres), 4031

Gauthier (Louis-Joseph) (Saint-Hyacinthe-Rouville):
Construction maritime, 2301, 2303
Discours du trône (Discussion du), 76, 81
Démobilisation et rétablissement des soldats dans la vie civile, 80
Le gouvernement unioniste n'a plus sa raison d'être une fois la guerre terminée, 80
Les navires plus nécessaires que les hommes, 76
Prétendue disparition de l'esprit de parti, 77
Question agraire, 81
Relations du capital et du travail, 80
Faillite, 239

Gauvreau (Charles-Arthur) (Témiscouata):
Accidents du travail (Service de l'Etat), 735, 736
Alcool contenu dans les médicaments, 676
Bérubé (Esdras), 2348
Budget, 3462
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 983
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 894
Fraser (La seigneurie de), 918
Immigration (Modification de la loi de l'), 2010
Indiens (Médecin des), 1989
Information publique (Le bureau d'), 2336
Insoumis (Voir *Service militaire*)
Intercolonial (Fonds de pension de l'), 631
Marine anglaise (Soldats canadiens servant dans la), 1490
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1046
Privilège (Question de), 1008
Riou (Le magasin) à Fraserville, 1677

Gauvreau (Charles-Arthur)—*Fin.*
Service militaire (Les insoumis du), 1008, 1362, 1385, 1386, 1387, 1946, 1992, 2041
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588, 2591, 2592, 2594, 2595, 2597, 2768
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 3309
— (Immigration), 2704
— (Marine et Pêcheries), 2718
— (Travaux publics) (Québec) (Ile Verte), quai, 2900; (Sainte-Famille), 2902; (Ponts et rivières), 2903
Titres honorifiques (Abolition des), 1521, 1523

Gervais (Théodore) (Berthier):
Construction maritime, 2305

Gladu (Joseph-Ernest-Oscar) (Yamaska):
Noviciat de Guelph, 1290, 1292

Glass (Samuel Francis) (Middlesex-Est):
Avance (L') de l'heure, 936, 937, 1487
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1940, 1942
Juges, 4387
Lin textile, 1597, 1610, 1614
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Travaux publics), 4775

Green (Robert Francis) (Kootenay-Ouest):
Immigration (Modification de la loi d'), 1996
Routes (Amélioration des), 4044, 4045
Subsides (Intérieur), 4193, 4194, 4195, 4770, 4838, 4839, 4840, 4841, 4843
Terres fédérales (Drainage des), 669

Griesbach (Wm Antrobus) (Edmonton-Ouest):
Divorce, 3916
Milice, 4121, 4222, 4127
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3960, 3962, 4269
Pensions militaires, 4180, 4327, 4332, 4333, 4339, 4340, 4348, 4354, 4359, 4361, 4738, 4447
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4005, 4015
Titres et décorations, 2832, 2834
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2981, 2985, 2986

Guthrie (L'hon. Hugh) (solliciteur général):
Avance (L') de l'heure, 938
Code criminel (Modification du), 4513
Faillites (Loi concernant les), 967, 969, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2077, 2078, 2079, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090 2092, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098,

Guthrie (L'hon. Hugh)—*Fin.*
2099, 2093, 2094, 2095, 2096, 2087, 2098, 2378, 2379, 2574, 2575, 2576, 2577, 2579, 2580, 2581, 2582, 2584, 2585, 2586
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 910-911
Immigration (Modification de la loi de l'), 2054
Insoumis (Amnistie aux) pour motifs de conscience, 816
— (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1365, 1366, 1367
Menées séditieuses (Loi contre les), 2039, 2040, 3323, 3416, 3417,3421, 3421
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3957, 3958, 3959, 3961, 3962, 3963, 3964, 4260, 4261, 4263, 4264, 4265, 4266, 4267, 4268, 4269, 4270, 4271, 4272, 4273, 4274, 4275, 4278, 4279, 4280, 4281, 4282, 4283, 4284 4412, 4413, 4414, 4415, 4416, 4417, 4418, 4421, 4422, 4423, 4424, 4425, 4426, 4427, 4428, 4429, 4430

Halladay (Howard Haden) (Bow River):
Avance (L') de l'heure, 938
Budget, 3717
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1465
Séduction des filles mineures, 2253

Harold (John) (Brant):
Budget, 3625, 3638, 3651, 3836, 3837, 3839
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Dossiers égarés (Ques.), 1150
Fournitures des ministères, 3330, 3331, 3333
Pensions militaires, 4328
Soldats (Translation des corps des) canadiens (Ques.), 1149

Harrison (Ch. R.) (Nipissing):
Canal de la baie Georgienne, 1118 1120
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 981, 982
Commission hydraulique du lac Nipissing (Ques.), 1392

Hay (Thomas) (Selkirk):
Budget, 3718, 3720
Fournitures des ministères, 3339
Immigration, 2050
Parcs et réserves forestières, 2401
Soldats (Etablissement des) sur les terres, 4032
Terres domaniales, 1154

Henders (Richard Coo) (Macdonald):
Agriculture et colonisation, 2766, 4534
Avance (L') de l'heure, 937
Bétail (Commerce du), 1634
Budget, 3784-87, 3830
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3064, 3073, 3074

Henders (Richard Coo)—*Fin.*
Commission du commerce, 4719
Discours du trône (Discussion du), 473, 476
Guerre (Fin de la), 473
— (Mesures d'après), 473-474
— (Problèmes d'après), 475
Hygiène publique, 475
Lumière du jour (Meilleure utilisation de la), 475
Politique fiscale, 476
Grains, 4096, 4247, 4250, 4251, 4253, 4254, 4255, 4256, 4259
Liqueurs enivrantes, 2772
Pensions militaires, 4453
Tarif douanier (Modification du), 4156

Hocken (Horatio Clarence) (Toronto-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 940, 941
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3255
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1885, 1886, 1887
Discours du trône (Discussion du), 161, 173
Assurance contre le chômage, 163
Commission du Service civil, 167, 173
Démobilisation, 162
Logements ouvriers, 164
Loi électorale, 166
Pensions aux veuves et aux orphelins, 162
Pensions aux vieillards, 163
Santé publique (Département de la), 162
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 164-165
Syndicats ouvriers, 163
Victoire des alliés, 162
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2524, 2535, 2540
Facteurs (Les) de Toronto, 1393
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 912
Foran (J. K.), 633
Noviciat de Guelph, 1284, 1288
Papier pour journaux, 4700-4701, 4709
Poste (Bureau de), Québec et Hamilton, 2865-2866
— (Bureaux de), Toronto, Montréal et Winnipeg, 2865
Postales (Statistiques), 3025
Service civil (Réorganisation), 3033
Subsides (Intérieur), 2171, 2172, 2174
— (Postes), 2105, 2110, 2111, 2112, 2113, 2171, 2172, 2174
Tribunal du commerce, 4664-4665-4666

Hughes (L'hon. Sir Sam) (Victoria):
Aéronautique (Insignes pour les membres du service d'), 675
Avance (L') de l'heure, 941, 944, 946, 952, 956, 965, 966, 1008
Bétail (Commerce du), 1633

Hughes (L'hon. Sir Sam)—*Suite.*
Brevets d'invention appartenant aux étrangers ennemis, 3989
Broderick et Snowden (Ques.), 760
Bruce (Dr) rapport du, 1540
Budget, 3473
"Bulletin Officiel" (Le) du Canada, 781
Cabinet de guerre impérial (La Couronne dans le), **374, 376, 377, 379**
Canadiens enrôlés dans les troupes britanniques, 342
Canadiens (Entrée des) aux E.-U., 1153
Canal de la baie Georgienne, 1125, 1126
Chambre (Travaux de la), 1152
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3226, 3231, 4307, 4316, 4318
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2917
Cherté de la vie, 4469
Chutes d'eau et barrage du Saint-Laurent, 2039
Commercial Cable Company, 2134
Commission des relations industrielles, 1489
Corps expéditionnaire (Administration du), 1549, 1551, 1555, 1557, 1558, 1561, 1564, 1568, 1569, 1574, 1577, 1585, 1680
Décrets du conseil (Prorogation des), 1629
Discours du trône (Discussion du), 202, 223
Décrets du conseil, 207
Démobilisation, 215, 216
Difficultés d'organisation et intrigues politiques, 209, 211
Embarras administratifs, 211, 212
Etats de service du gouvt unioniste, 211
Fabricants d'obus et de munitions, 222
Gouvernement unioniste, 207
Guerre (Aspect financier de la), 218
— (Emprunts et prêts), 218, 221
Initiatives d'après-guerre, 216-217
Membres du Parlement qui ont combattu en Europe, ou pères de soldats distingués, 203, 206
Service outre-mer (Fonctionnaires et journalistes qui ont pris du), 218
Soldats canadiens, 209, 212
— (Inutile sacrifice de la vie de nos), 214
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2517, 2522, 2524, 2544
Elections fédérales, 4817, 4818, 4819, 4820, 4821, 4823
Electricité et force motrice (Compagnies d'), 4738, 4739, 4743, 4745, 4746, 4748, 4750
Emeutes au camp de Kinmel, 328, 442
Emprunt de 75 millions, 4352
Engrais, 1630, 1631, 2570
Forces hydrauliques du Saint-Laurent, 2081
Fournitures des ministères, 3328, 3329, 3330, 3331, 3334, 3335, 3337

Hughes (L'hon. Sir Sam)—*Suite.*
Galicie (La), 2444
Grèce (Fourniture de blé à la), 3029
Grève de Winnipeg, 3986
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1398, 1399
Halifax (Maître de port d'), 2918
Immigration (Modification de la loi d'), 1999, 2000, 2003, 2004, 2006, 2044, 2045, 2046, 3343
Incendies (Prévention des), 1635, 1636, 1637
Indes (Famine aux), 2729
Insoumis (Les) à la loi militaire et leur droit de suffrage, 2292
Jenkins (Lieut-col.) (Rapport du), 2393
Jeunes délinquants, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 3985
Liberté civile et religieuse dans les pays restaurés, 2131
Liqueurs alcooliques, 2449, 2450, 2451, 2453, 2455, 2771, 2772, 2779, 2783
Marins (Rapatriement de) canadiens du service impérial, 2082
Marquage des récipients, 2446
Menées séditieuses, 3417, 3421
Milice (Attributions du ministère de la), 333, 334, 335
Militaires (Autorités) (Plaintes contre les), 1684
— (Procès) en Angleterre, 2043
— (Escorte) à un évêque catholique, 2396
Monument à feu Sa Majesté Edouard VII et à sir W. Laurier, 2914
Noviciat de Guelph, 1265, 1270, 1274, 1277, 1286, 1290, 1294, 1295, 4784
Ouvrière (Agitation), grèves de sympathie à Winnipeg, 2974
Paix (Conférence de la), 3606
Parcs et réserves forestières, 3199, 3200
Pensions (Composition du comité des), 144
Pensions militaires, 2868, 2870, 2871, 4335, 4336, 4338, 4339, 4445, 4446, 4447, 4448, 4454
Pologne (La), 2444
Polonais et Ukraniens, 4626, 4784
Princesse Patricia (Régiment de la), 642
Recherches scientifiques (Comité relatif aux), 4621, 4622
Roumanie (Crédit à la), 2914, 3372
Routes (Amélioration des), 4054, 4060
Saint-Jean (Port de), 4458
St. Lawrence River Power Co. (Rapport sur la), 2499
Selkirk (Le receveur de la poste de), 1358
Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2039
Service civil (Nouveau classement du), 4073
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis),

Hughes (L'hon. Sir Sam)—*Fin.*
1358, 1359, 1365, 1366, 1367, 1377, 1378, 1388, 2292, 2505, 4393
Société des nations (Constitution de la), 1435
Soldats canadiens morts en France (Restes des), 344
Soldat (Emprisonnement d'un), 1490
Soldats (Médailles de service aux), 919
— (Préférence à accorder pour positions de l'Etat aux), 1022, 1023
Subsides (Construction maritime), 2296, 2297, 2298, 2300, 2301, 2302, 2304
— (Immigration), 2697
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques), 2911, 2912
— (Postes), 2111, 2119, 2120
Terres domaniales (Arpentage des), 966, 967, 4409, 4410, 4411
Titres et décorations, 2499, 2729, 2826, 2827
Traité de paix (Approbation du), 2294
Tribunes de la Chambre (Admission aux), 1992
Trotsky (Léon), 916
Ukraine, Galicie et Pologne, 2444

Jacobs (Samuel Williams) (Georges-Etienné-Cartier):
Agriculture (Subsides), 2083, 3097, 3098
Avance (L') de l'heure, 929, 960
Beurre (Prix élevé du), 1684
Budget, 3746, 3754, 3760, 3764-67, 3858, 3861
Chambre des communes, 672
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1714, 1767, 2218, 2219
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3048
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 975
Coalition, monopoles, trusts et mergers, 4731, 4732, 4753, 4754, 4755, 4756, 4757, 4758, 4760, 4761, 4762, 4764
Code criminel (Modification du), 4511, 4512, 4513, 4514, 4516, 4517, 4518, 4519
Commission du commerce, 4626, 4711, 4713, 4714, 4715, 4716, 4724, 4725, 4726, 4727, 4728, 4729
Commission britannique de remonte, 1013
Edifices fédéraux, loyers, 2616
Elections fédérales, 4803, 4804, 4805, 4810, 4811, 4813, 4815, 4822, 4825
Electricité et force motrice (Cies d'), 4740, 4742
Etrangers ennemis (Internement des), 1676
Faillites (Loi concernant les), 2067, 2068, 2072, 2075, 2077, 2078, 2079, 2080, 2085, 2086, 2091, 2092, 2093, 2096, 2097, 2099, 2100, 2101, 2362, 2363, 2364, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2575, 2576, 2578, 2579, 2580, 2584, 2585

Jacobs (Samuel Williams)—*Fin.*
Fonds patriotique, 3878
Grand-Tronc (Nomination d'un séquestre pour le), 1197, 1204
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1405, 1406, 1407, 1408
Immigration (Modification de la loi de l'), 1955, 1961, 1962, 1963, 1965, 1997, 1999, 2011, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2031, 2033, 2035, 2037, 2043, 2050, 2055, 2056, 2058, 2059, 2060, 2064, 2065, 2381, 2382, 2383, 2384
Juges, 3079, 3081, 3082, 4530, 4531, 4532
Jeunes délinquants, 1439, 1440
Militaires (Frais) (Justification), 1946
Malaise industriel, 3170
Monnaie, pièces de bronze, 667
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4261, 4262, 4267, 4268, 4269, 4270, 4271, 4272, 4273, 4276, 4277
Ottawa (Routes et ponts d'), 2607
Poids et mesures, 2241, 2242, 2243, 2244, 2250
Princesse Radziwill (La), 646
Roumanie (Crédit à la), 1683
Séduction des filles mineures, 2252, 2253, 2254, 2255
Service militaire (Exécution de la loi du) dans le comté de Wright, 2504
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1665, 1669
— (Immigration et Colonisation), 2547, 2548, 2549
— (Orateurs du Sénat et de la Chambre des communes), 2551
— (Milice et Défense), 1983, 1984, 1985, 1986
— (Travaux publics), 2488, 2489, 4771, 4777
— (Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609, 2610, 2611
Tarif douanier (Modification du), 4151, 4152
Traité de paix (Approbation du), 2294

Johnston (John Frederick) (Last Mountain):
Bétail (Commerce du), 1635
Budget, 3595, 3601, 3831
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1913, 1914
Elections fédérales, 4806, 4807
Immigration (Modification de la loi de l'), 2026
Industrie animale (Développement de l'), 3118
Titres honorifiques (Abolition des), 1534

Kay (Wm Frederick) (Missisquoi):
Automobiles possédés par le gouvernement à Ottawa, 915
Avance (L') de l'heure, 957
Budget, 3841, 3846

Kay (Wm Frederick)—*Fin.*
Canadian Government Merchant Marine, Ltd., 4144
Commission des vivres (Recettes), 637
Commission d'enregistrement (Mobilisation civile), 759
Combustible (Commission du), 1592
Fonds patriotique, 3878
Information publique (Service de l'), 759
Intérieur (Subsides), 4198
Papier pour journaux (Prix du), 639
Routes (Amélioration des), 4594
Sièges vacants, 1207
Taureaux ayrshire et holstein, 626

Keefer (Francis Henry) (Port-Arthur-et-Kenora):
Budget, 3682
Canal de la baie Georgienne, 1124, 1127
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1698, 1713, 1717, 1728, 1743, 1767, 1790, 1828, 1846, 1847, 1860
Cherté de la vie (Rapport relatif à la), 4474, 4478
Gendarmerie du N.-O., 2426, 2427, 2429
Grains du Canada, 4102, 4110, 4226, 4237, 4238, 4247
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains employés, 3048
Guerre (Crédit de), 2268
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1241, 1248, 1431
Immigration (Modification de la loi d'), 2031, 2033, 2035
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2586, 2587, 2588, 2590
Subsides (Affaires indiennes), 4834

Kemp (L'hon. Sir Edward) (ministre des Forces d'outre-mer):
Jenkins (Rapport du lieut-col.), 2393, 2394
Soldats canadiens (Rapatriement des), 3880
Troupes canadiennes en Russie, 3880
Troupes d'outre-mer (Exposé sur l'administration des), 2975, 3005, 3007, 3008

Kennedy (Wm Costello) (Essex-Sud):
Discours du trône (Discussion du), 105, 113
Bolchévistes, 109
Commerce (Commission du), 107, 108
Commerce (Ministère du), 108
Gouvernement unioniste, 105
Guerre (Loi des élections en temps de), 105
Laurier (Eloge de), 112
Ministres (Voyage outre-mer des), 106, 107, 110
Sibérie (Expédition de), 110
Soldats réformés (Rétablissement dans la vie civile), 110, 111, 112

Kennedy (Wm Costello)—*Fin.*
Immigration (Modification de la loi de l'), 2024

Knox (Andrew) (Prince-Albert):
Pêcheries (Traitements des inspecteurs et surveillants), 3013
Stations agronomiques, 2495

Lalor (Francis R.) (Haldimand):
Banques (Fusionnement des), 1139, 1140
Budget, 3462, 3852, 3867, 3868, 3871
Commission du commerce, 4715
Edifices civils (Ontario), 2486
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 698
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1411, 1416

Lanctôt (Roch) (Laprairie-Napierville):
Budget, 3451, 3457
Fitzpatrick (Sir Charles), 1151
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1398
Guerre (Prêt aux pays alliés), 2676
Subsides (Intérieur), 4209

Lang (Norman) (Humboldt):
Budget, 3601, 3602
Etablissement des soldats sur les terres, 4032
Grierson, Frank, 639

Lapointe (Ernest) (Kamouraska):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2141
Avance (L') de l'heure, 676, 953
Accidents du travail, service de l'Etat, 735
Assèchement des terres domaniales, 741, 743
Budget, 3373, 3467, 3469, 3545
Chemins de fer nationaux (Cie des) (Loi relative à), 1690, 1709, 1715, 1721, 1728, 1820, 1830, 1863, 2200, 2229, 2230, 2233
Chemins de fer (Indemnités aux employés des) victimes d'accidents, 980, 984, 985
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4760
Commission des fournitures du service administratif, 4604, 4605
Contrat collectif (Le), 3030
Décrets du conseil (Prorogation des), 1628
Démobilisation (Progrès de la), 1009
Discours du trône (Discussion du), 252, 258
Libéraux intransigeants et libéraux unionistes, 255
Ligue des nations, 252
Loi électorale, 257, 258
Premier ministre en Europe (Le), 253
Régime politique (Changements dans notre), 254
Réformes d'après-guerre, 256, 257
Situation financière (Notre), 256

Lapointe (Ernest)—*Fin.*
Soldats canadiens (Héroïsme des), 252
Tarif (Attitude de l'Est à l'égard du), 256
Union nationale, 256
Divorce (Loi relative au), 3925
Douane et accise, 992
Elections fédérales, 4786, 4790, 4802, 4808, 4813, 4815, 4816, 4822, 4823
Enseignement technique, 3934, 3944
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3046
— (Ajournement du projet de loi des mesures de), 2289
Instruments aratoires (Nouveau tarif du transport des), 4072
Juges, 4366, 4374, 4376, 4379, 4382, 4383, 4391
Liqueurs enivrantes, 2771, 4221
Malaise industriel, 3135
Menées séditieuses (Loi contre les), 3417
Milice (Modification de la loi de la), 4133
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3957, 3959, 3961, 3963, 3964, 4267, 4268, 4271, 4273, 4274, 4275, 4277, 4414, 4419, 4424, 4425, 4429
Patrons et employés (Proposition de conférence entre), 3325
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4351, 4362, 4435, 4442
Placers du Yukon, 659
Québec (Ports et rivières), 2903
Relations constitutionnelles du Canada avec l'empire, 378, 381
Routes (Amélioration des), 772, 773, 4050, 4549, 4555, 4556, 4571, 4572, 4590, 4591
Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2038
Statistique (Modification de la loi de la), 623, 624
Subsides (Affaires extérieures), 1088, 1089, 1095, 1099, 1102, 1108, 1109
— (Intérieur), 2166, 2167, 4200, 4209, 4853
— (Postes), 2117, 2171, 2172, 2174
Tarif douanier (Modification du), 4151, 4154
Traité de paix (Clauses ouvrières), 4393
Yukon (Modification de la loi du), 619

Lapointe (Louis Audet) (Montréal, Saint-Jacques):
Ajournement de Pâques, 1206
Budget, 3544
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1716, 1721, 1728
Douane (Réduction des droits de), 875, 876
Grèves ouvrières et cherté de la vie, 1731
Routes (Amélioration des), 4584
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334
Subsides (Eclairage au gaz et à l'électricité), 2602

Lapointe (Louis Audet)—*Fin.*
— (Routes et ponts d'Ottawa), 2604
— (Travaux publics), 1326, 2438
Yukon (Modification de la loi du), 618

Lavigueur (Henri-E.) (Québec-Centre):
Avance (L') de l'heure, 927
Chemins de fer nationaux (Ques.), 1015
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (Ques.), 1016
Chemin de fer Transcontinental (Ques.), 2501
Expositions au Canada (Ques.), 1262
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 909
Marché Champlain (Quais du), 1494
Québec (Travaux dans la rivière Saint-Charles) (Ques.), 1015
Saint-Malo (Ateliers de) (Ques.), 1258
Service de paquebots entre la Grande-Bretagne et le Canada (Ques.), 1149
Vancouver (Avance de 5 millions pour le port de), 3891, 3892

Leduc (J.-Alfred) (Westmount-Saint-Henri):
Dorval (Edifice à), 637
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1343

Léger (Auguste-T.) (Kent) (N.-B.):
Agriculture (Subsides), 3097
Avance (L') de l'heure, 940
Chemin de fer de Moncton à Bouctouche, 1435
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1719
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2477
Industrie laitière (Subsides), 3107, 3110
Insoumis à la loi du service militaire, 2677
Ottawa (Routes et ponts), 2606
Poids et mesures, 2245
Service militaire (Application de la loi), 1254
Service des publications agricoles, 3116
Soldats canadiens en France (Congés), 282
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2593
Viandes et conserves alimentaires, 753, 754, 755

Lemieux (L'hon. Rodolphe) (Maisonneuve-et-Gaspé):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2141, 2142, 2144, 2145, 2146, 2150
Affaire le Roi contre Bélanger, 1058-1060, 1061, 1064-1065
Affaire Eugénie dite Vénus Côté, 2935, 2928
Affaires extérieures (Ministère des), 1085, 1087, 1089, 1090, 1091, 1092, 1094, 1095, 1096, 1097, 1098, 1101, 1102, 1109-1113
Affaires d'initiative gouvernementale, 1682

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Agriculture (Subsides), 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3089, 3099
Alberta septentrional (Terrains pétrolifères de l'), 4220
Avance (L') de l'heure, 293-924, 926, 956, 1007, 1254, 1393, 1435, 1477, 1486
Banques (Excès de circulation des), 1145
— (Fusionnement des), 1129, 1130, 1132, 1134, 1139
Bétail et produits du bétail, 2153
Brevets d'invention, etc., 4168, 4169
Broderick (Divorce d'Annie), 1494
Bruce (Le rapport), 4147
Budget, 1394, 1783, 3848, 3849, 3850, 3851, 3852, 3854, 3859, 3860, 3861, 3469, 3476, 3494, 3507, 3526
Bureaux de placement, 2556
Canal de la baie Georgienne, 1126
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4158, 4219, 4305, 4321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1453, 1454, 1455, 1469, 1470, 1471, 1704, 1710, 1747, 1748, 1757, 1784, 1785, 1786, 1800, 1801, 1808, 1814, 1818, 1820, 1822, 1832, 1833, 1837, 1838, 1847, 1849, 1855, 1857, 1858, 1860, 1897, 1905, 1907, 1932, 2198, 2199, 2200
Chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie, 2894
— Lachine à Jacques-Cartier et Maisonneuve, 1459
— Québec-Saguenay, 2555, 2556
— Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2916
— (Frais d'exploitation des chemins de l'Etat), 2563, 2564
Coalition, monopole, trusts et mergers, 4756, 4757, 4758, 4759
Code criminel (Modification du), 4520, 4521, 4522
Commission pour le contrôle du combustible, 638
Commission des eaux internationales (Vacance dans la), 481
Commission des fournitures du service administratif, 4605, 4606, 4609
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4402, 4403, 4404, 4538, 4540
Commission du Service civil (Avancement d'un commis), 2550
Construction maritime, 2297, 2298, 2300, 2301, 2302, 2303, 2348
Corps expéditionnaire (Administration du), 1141, 1142, 1143, 1540, 1551, 1553, 1556, 1557, 1558, 1561, 1564, 1568, 1569, 1575, 1579, 1581, 1591
Corps expéditionnaire canadien (Remerciements au), 4866
Discours du trône (Discussion du), 589, 609
Aspirations nationales, 605, 609

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Décrets du conseil (Gouvernement par), 595
Divergences d'opinions au sein des partis, 591, 592
Embargo, 589
Libéralisme et conservatisme, 593
Malaise et conditions sociales au Canada, 595, 597
Organisation militaire (Notre), 597, 601
Paix (Conclusion de la), 592
Partis politiques (Permanence des grands), 593-594
Québec (Situation dans), 590
Divorce (Les cours provinciales et le), 2894, 2895
Douanes (Poste vacant du commissaire des), 4072, 4537
Douane et accise, 991, 992, 1006, 1007, 2549
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2518-2525
Elections fédérales, 4785, 4786, 4787, 4793, 4801, 4802, 4803, 4822, 4824
Electricité pour exécutions capitales, 2041
Emeutes au camp de Witley, 3606
Emprunt de 100 millions pour fins générales, 4397, 4398, 4399, 4401
Enseignement technique, 3202, 3303, 3304, 4036
Entrepôt frigorifique (Destruction de denrées en), 3028
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Europe septentrionale (Commerce du Canada avec l'), 1991
Facteurs (Les) de Toronto, 1373
Faillites (Loi concernant les), 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2077, 2078, 2079, 4284
Fournitures des ministères, 3345, 3350, 3351, 3357, 3360, 3362, 3363, 3364, 3366, 3369, 3370
France (Notre commerce avec la), 1140
Galerie nationale du Canada, 2914
Gardes impériales, 2868
"Gazette du Travail", 2556
Grains du Canada, 4246, 4256, 4259
Grève de Winnipeg, 3988
Grèce (Fourniture de blé à la), 3029
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1395, 1402, 1403, 1404, 1405, 1414, 2261, 2262, 2263, 2264, 2266, 2267, 2286, 2287, 2288, 2289, 2322, 2325, 2338, 2339
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3046, 3047, 3048, 3050
Guerre (Mission de), 1114
Guerre (Pensions de), 2553
Habitations à bon marché, 2665, 2668, 2672
Halifax (Maître de port d'), 2917
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1428, 1431

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Iles de la Madeleine et Pictou (Service de vapeur entre les), 650, 652
Immigration (Modification de la loi de l'), 1949, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1998, 2001, 2015, 2017, 2018, 2020, 3342
Impôt (L') sur le revenu, 2915, 3027
Insoumis (Amnistie aux) pour motifs de conscience, 814, 815, 817
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1361, 1362
Jenkins (Rapport du lieut-col.), 2393
Jeunes délinquants, 1436
Journaux (Publication des noms des propriétaires de), 1623, 1625, 1627
Journaux de la Chambre (Fusion des), 3423
Juges (Modification de la loi des), 2412, 3078, 3079, 4213, 4214, 4286, 4368, 4372, 4374
Laurier (Décès de), 10, 14
Liqueurs enivrantes, 4222
Marine marchande, 2922, 4073, 4083
Médicaments brevetés (Voir *Spécialités pharmaceutiques, etc.*)
Mercier (Visite du cardinal), 1539, 1676
Milice (Modification de la loi de la), 2873, 4112, 4113, 4124, 4126, 4127
Monument de Louis Hébert à Québec, 2553
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4261, 4262, 4271, 4283, 4284, 4418, 4425, 4429
Noviciat de Guelph, 1271, 1279, 1284
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1145
Paix (Traité de), 2176, 2239, 3607, 4393
Palais (Nouveau) législatif, 4785
Parcs et réserves forestières, 2403, 2404, 2405
Pénitenciers (Allocation aux), 2546
Pensions militaires, 4170, 4180, 4181, 4190, 4330, 4332, 4336, 4341, 4342, 4346, 4347, 4350, 4353, 4354, 4355, 4356, 4357, 4359, 4360, 4361, 4362, 4430, 4431, 4434, 4435, 4439, 4440, 4441, 4442, 4492
Pensions (Dépenses impévues de la commission des), 2554
Pétrolifères (Terrains), 965
Pilotage (Loi concernant le), 3289
Poids et mesures, 990, 991
Poisson (Inspection du), 986, 987
Ports et rivières, 2903, 2908
Postes, 922, 2103, 2107, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117 2121, 2181, 2182, 2183, 2185, 2549, 2550, 4501, 4503, 4504
Premier ministre (Anniversaire de naissance du), 4284
Preuve (Loi sur la), 1441, 1442
Représentant du Canada à Washington, 2295
Rivière-Ouelle à la Malbaie (Service de bateau traversier de la), 4491
Roumanie (Ouverture de crédits à la), 1680

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 4550
Saint-Jean (Commission du port de), 4457, 4493, 4494, 4495
Saint-Laurent (Chutes d'eau du), 921, 1872, 2039
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grain de), 654
Sénat belge (Dépêche du), au Sénat canadien, 2039
Service civil (Réorganisation du), 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1340, 1341
Service postal transatlantique, 1782
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1350
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2560, 4007
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile, 2876, 2880, 2885, 2886, 2887, 2888, 2890
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2596, 2600, 4084, 4085
Subsides (Affaires indiennes), 4834, 4835
— (Chemins de fer et Canaux), 2549 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321
— (Ministère des Finances), 4636, 4643, 4644, 4645, 4658, 4659
— (Immigration et Colonisation), 2546, 2549, 2689, 2690, 2692, 2698, 2699
— Pour couvrir les articles imprévus 1917-1918, rapport de l'auditeur général, 2567, 2568
— (Intérieur), 2165, 2166, 4193, 4194, 4196, 4197, 4208, 4211
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques), 2910, 2911, 2912
— (Milice et Défense), 1591, 1969, 1976, 1983, 1984, 1985
— (Travaux publics), 1311, 1312, 1313, 1314, 1318, 1321, 1325, 1326, 1327, 1328
Taber (Région d'irrigation du), 4363, 4364, 4365
Tarif douanier (Modification du), 4149, 4154, 4157, 5158
Taxe de guerre sur les bénéfices industriels, 4149
Titres et décorations, 1518, 2826, 2856, 2857
Traité de paix (Voir Paix) (Traité de)
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2983, 2984, 2985, 2988, 2989, 2992, 2993, 2994, 3005, 3006, 3007
Vancouver (Commission du port de), 4164, 4165, 4166
Voyageurs du Nil, 4537
Ypres (Monument commémoratif à), 4626

Lesage (Joseph-Edmond) (Hochelaga):
Conscrits insoumis, 636
Hygiène publique, 1421
Transport des dépêches à Montréal (Ques.), 1017

Loggie (Wm Stewart) (Northumberland) (N.-B.):
Bétail et produits du bétail, 2152
Budget, 3787, 3790
Marine marchande, 2923
Marine et Pêcheries, 2722
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3011
Poids et mesures, 2242, 2247
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1336, 1337, 1338
Service à vapeur entre Newcastle, Neguac et Escuminac, etc., 1352
Viandes et conserves alimentaires, 746, 747, 752, 753, 755, 756, 758

Mackie (Henry Arthur) (Edmonton-Est):
Arbitrage relatif aux émissions du Nord-Canadien (Ques.), 1261, 2236
Avance (L') de l'heure, 946, 947
Chemin de fer du Grand-Tronc, 1257
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2732, 2733, 2734, 2735, 2741, 2742, 2743, 2744, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2766, 3063
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des) (Loi relative à), 1767, 1784, 1790, 1791, 1798, 1799, 1818, 1828
Charbon sur chemins de fer nationaux canadiens (Ques.), 3028
Chemin de fer Nord-Canadien (Les obligations du), 1260, 4395
— (Soumission pour du charbon au), 1991
Chemins de fer (Le sous-ministre des), (Ques.), 1261
Code criminel (Modification du), 4515, 4518, 4519
Crise industrielle dans l'Ouest, 2915
Discours du trône (Discussion du), 362, 368
Autocratie et démocratie, 367
Conférence de la paix (Représentation du Canada à la), 366
Education (Le gouvernement fédéral et l'), 366
Indemnité de guerre, 366
Insoumis à la loi du service militaire, 365
Langelier, magistrat, 365
Liberté, indépendance, 364
Ligue des nations, 362-363
Nation (Ce qui manque au Canada pour être une), 363
Québec et la loi du service militaire, 363
Régime fiscal, 364
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2531, 2535

Mackie (Henry Arthur)—*Fin.*
Grève de Winnipeg, 3987
Henry et Ferguson, 2133
Immigration (Modification de la loi d'), 1999, 2000, 2015, 2020, 2048, 2054
Logements (Aide à la construction de), 2648, 2649, 2659
Milice (Modification de la loi de la), 4124, 4126
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4417, 4419, 4420, 4421, 4423, 4424, 4427
Paix (Statut du Canada à la Conférence de la), 381
Pensions militaires, 4438, 4439, 4442, 4448
Postes (Département des), 2171, 4507, 4510, 4511
Routes (Amélioration des), 4580, 4582
Service civil (Réorganisation), 3042
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4001

Mackie (Herbert John) (Renfrew-Nord):
Pensions de la milice, 2875
Subsides (Pembroke), 2903
— (Appointements), 2913

Maclean (L'hon. A. K.) (Halifax):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 738
Aéronautique (Direction de l'), 1945
— (Commission de contrôle de l'), 2139, 2150
Alcool contenu dans les médicaments, 676
Antilles (Relations commerciales avec les), 1592, 1593
Aviation (L') au Canada, 1391
— (Bases navales aériennes), 1592
Batterie royale à Seymour Narrows, 1013
Bouées sur la côte de l'Atlantique, 1992
Brevets d'invention (Modification du régime des), 3949, 4168, 4169
Budget, 3969, 3970, 3971, 3972, 3973, 3974, 3975, 3976, 3977, 3978, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984, 3985
Bureau de placement (Subsides), etc., 2556 2557
Cabotage (Le) américain, 1152
— (Privilèges réciproques de), 1309
"Canada" (Le navire), 632, 778, 1391
Chalutiers canadiens, 778
— N° 30, 1013
— (Vente de), 784
Chemins de fer (Indemnités aux employés des) victimes d'accidents, 977, 979, 980, 981, 982, 983, 984
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4094, 4095
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1717, 1720, 1721, 1722, 1723, 1727, 1728, 1729

Maclean (L'hon. A. K.)—*Suite.*
Chiens de mer (Usines de réduction de), 1018
Combustible (Contrôleur du), 2236
Commission du combustible, 1592
— canadienne du commerce, 673
— du Service civil (Avancement d'un commis), 2550
— (Défense de la), 283, 304
Construction maritime du gouvernement (Programme de), 673
Crise industrielle dans l'Ouest, 2915, 2916
Destroyers (Achat de) et le commandant Ross, 915
Discours du trône (Discussion du), 283, 304
Commission du Service civil (Défense), 287, 304
Conférence de la paix, 283-284
Emprunts canadiens, 284, 287
Douanes et accise, 1001, 1002
Electricité (Unités de mesure d') (Projet de loi), 144, 744
Elévateurs de têtes de lignes, 916
Emprunts canadiens, 284, 287
Engrais chimiques, 1630, 1631, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573
Entrepôt frigorifique sur navires, 918
Etoiles de bronze (Distribution d'), 627
Flotte (Grande) (Officiers canadiens dans la), 631
Fournitures des ministères, 3361, 3363
Fourrages (Achat de), 2552
Commerce (Notre) avec la France, 1140
"Gazette du Travail", 2556
Grains du Canada, 4086, 4087, 4088, 4094, 4096, 4097, 4104, 4109, 4111, 4112, 4222, 4233, 4244, 4245, 4246, 4247, 4248, 4249, 4250, 4251, 4252, 4253, 4255, 4259, 4537, 4827
Grain (Transport du) sur les Grands lacs, 625
Grèves au Canada, 646, 2234
Grève (La) d'ouvriers à Montréal, 1539
Grève (La) de Winnipeg, 2617, 2728, 3987, 3988
Guerre (Allocations de) à certains fonctionnaires, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050
Guerre (Crédit de) (Ouverture d'un), 2264
Halifax (Explosion d'), 916
"Hochelaga" (Vapeur), 631, 1391
Houille consommée par les chemins de fer, 638
Hull (Différends industriels à), 3027
Iles de la Madeleine et Pictou (Service de vapeur entre les), 652, 653
Kingsmill (L'amiral), 1392
Journaux (Publication des noms des propriétaires de), 1627

Maclean (L'hon. A. K.)—*Suite.*
Journée (La) de huit heures, 2975
Kohn (Louis), 779
Londres (Mission canadienne à), 1988
"Lottie-Russell" (Le navire), 779
MacLennan (Le juge), 3027
Malaise industriel, 3173-3179
Margarine (Prix de la), 2295
Marine (Réserve de la) volontaire canadienne, 628, 629
Marine canadienne (Marins de Terre-Neuve dans la), 632
Marine (Conseils de guerre de la), 632
Marquage des récipients, 2446, 2447
Milice (Modification de la loi de la), 4130
"Mildred-McCol" (Le vaisseau), 779
"Montcalm" (Le vapeur), 1016
Navires de l'Etat, 1012
"One big Union", 2234
Ouvrière (Agitation), 2974, 2975, 3029
Paix (Conférence de la) (Présence des ministres à la), 283-284
Pêche du saumon, 969, 970, 971, 972
Pêcheries (Inspecteur en Colombie-Anglaise), 1593
Poids et mesures (Modification de la loi des), 989, 990, 991, 2240, 2241, 2243, 2244, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2389, 2390, 4168
Population du Canada (Chiffre de la), 642
Postes (Dépenses imprévues), 2550
Poisson (Inspection du), 985, 986, 987, 988, 989
"Prince George" (Le navire), 778
Privilèges réciproques de cabotage, 1255, 1309
Protection des côtes canadiennes, 777
Québec (Commission du port de), 626
Recherches scientifiques (Institut national des), 1627
Relations industrielles (Commission des), 3985
Roumanie (Crédit à la), 1153
Salaire minimum, 3030
Salvarsan (La vente du), 2235
Service civil (Réorganisation), 1617, 1618, 1621, 2391, 2393, 3031, 3036, 3040, 3042, 3044, 4072, 4073, 4219
Service de goélette entre Pictou, New-Glasgow et Mulgrave, 1354
Service naval (Recrues, etc., pour le), 675, 778, 780
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147, 1148
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1344, 1345
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1348, 1349, 1350

Maclean (L'hon. A. K.)—*Fin.*
— entre Froude's Point et Lockport, 1350
— Entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351
— entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, 1351, 1352
— entre Moncton et la côte ouest de Cumberland, 1353
— entre Petit Dégrat et Mulgrave, 1353
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1354
— entre Port Mulgrave, Saint-Pierre, Irish Cove, etc., 1354
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2559
— (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1028, 1038, 1039
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2167, 2168, 2586, 2587, 2588, 2590, 2591 2592, 2593, 2594, 2595, 2599, 2600, 2601, 3965, 3968, 4083, 4085
Spiritueux à bord des navires de la flotte, 1391
"Stadacona" (Le vaisseau), 779, 915
Stations de sauvetage, 631
Statistique (Modification de la loi de la), 144, 620, 624
Subsides (Finances), 4654, 4655, 4656, 4657, 4658, 4659
— (Intérieur), 4769, 4770, 4837, 4849, 4851, 4852
Sucre et sirop d'érable, 674
Tourteaux de coton (Achat de), 2552
"Tuna" (Le vapeur), 779, 1594
Viandes et conserves alimentaires, 744, 745, 746, 747, 749, 750, 751, 754, 755, 757, 758
Yukon (Modification de la loi du), 619

Maclean (Wm Findlay) (York-Sud):
Avance (L') de l'heure, 922, 926, 941, 942, 946, 947
Budget, 3819, 3826, 3831, 3835
Chambre des communes (Privilèges de la), 671
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4291, 4292, 4293, 4295, 4299, 4302, 4303, 4304, 4319
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1902, 1905, 1907, 1908
Cherté de la vie, 4465, 4468, 4473, 4477, 4482, 4483
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 702, 706
Poisson (Inspection du), 2188

MacNutt (Thomas) (Saltcoats):
Budget, 3702, 3704

McCoig (Archibald Blake) (Kent-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 928, 929, 939
Bétail (Commerce du), 1633
Blé (Prix du), récolte de 1919, 4626

McCoig (Archibald Blake)—*Fin.*
Budget, 3736, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742
Chemins de fer et Canaux, 1653
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3230
Chemins de fer nationaux (Cie des), 2222, 2233
Discours du trône (Discussion du), 261, 264
Commissions, 263-264
Dégrèvements, 262
Libéraux unionistes (Attitude équivoque des), 261
Licenciement, 264
Logements ouvriers, 263
Personnel administratif, 264
Routes, 263
Engrais chimiques, 1631, 2571, 2573
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3048
Margarine (Prix de la), 2294
Poids et mesures, 2248, 2249, 2251
Tribunal de commerce, 4662, 4663, 4664, 4667

McCrea (Francis N.) (Sherbrooke):
Avance (L') de l'heure, 961
Banques (Fusionnement des), 1137, 1138, 1139
Chemins de fer et Canaux, 3316
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1929, 2198, 2199
Commission du commerce, 4713
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4543
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2492
— (Ontario), 2487
Electricité et force motrice (Cies d'), 4744, 4745, 4746
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1072, 1074
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1198, 1199
Papier pour journaux, 4699, 4703, 4704, 4705, 4706, 4707, 4708, 4709
Routes (Amélioration des), 4558, 4568, 4569, 4573
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1337
Travaux publics (Subsides), 1314, 1318, 1322
Tribunal de commerce, 4676, 4677, 4678, 4679

McCurdy (F. B.) (Colchester):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4323
Employés civils (Nominations d'), 2137
Préférence à accorder aux soldats malades pour fonctions de l'Etat, 1019, 1020, 1040
Subsides (Travaux publics), 4774, 4775
Subsides, 4841, 4842, 4843 4844, 4845, 4846, 4847

McGibbon (Peter) (Muskoka):
Aéroplane (Traversée de l'Atlantique en), 2334
Affaires étrangères, 1101
Armée expéditionnaire canadienne, 642, 1557, 1572
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2755, 2762
Discours du trône (Discussion du), 188, 192
Dette publique, 189-190
Eligibilité des femmes, 192
Laurier (Eloge de), 188
Loi électorale, 189
Pensions, 190
Ressources nationales, 190
Routes (Amélioration des), 191
Service de la santé publique, 191
Soldats (Exploits de nos), 192
— (Rétablissement dans la vie civile), 190
Victoire des alliés, 189
Divorce, 3919, 3930
Enseignement technique, 3305, 3945
Etrangers ennemis internés, 879
Euclid Hall à Toronto, 782
Fournitures des ministères, 3358
Grève de Winnipeg, 3988
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1216, 1218, 1228, 1229, 1239, 1250, 1423, 1426, 1427, 1432, 1433
Industrie animale (Développement de l'), 3119
Jones (Général Guy Carleton), 642
Logements (Construction de), 2657
Malaise industriel, 3140
Médicaments brevetés (Voir *Spécialités pharmaceutiques*)
Milice (Modification de la loi de la), 4120
Milice et Défense (Subsides), 1978
Nationalité britannique, 3964
Noviciat de Guelph, 1274, 1292
Parkinson (Lieut-colonel), 1497
Pensions (Commission des) du Canada, 3193
Pensions militaires (Ques.), 1357
— (Modification de la loi des), 4324, 4325, 4326, 4329, 4330
Poids et mesures, 2242
Pratt (Le lieut-col.), 1260, 1263
Améliorations des routes, 4053
Santé des animaux, 3112
Service civil (Réorganisation), 3039, 3040
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3993, 3995, 3996, 4006, 4013, 4018, 4029, 4030, 4163
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 2882, 2883, 2889, 2891, 3721, 4394
— totalement invalides, 1260
Soldes et allocations (Bureau des), 4144

McGibbon (Peter)—*Fin.*
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588, 2589, 2591, 2594, 2600, 2768, 3966, 3967, 4035

McGibbon (Peter Robert) (Argenteuil):
Agriculture (Subsides), 3087
Bétail et produits du bétail, 2155, 2156
Corps expéditionnaire (Administration du), 1560
Douanes de Lachute, 1014

McGregor (Alexander) (Pictou):
Commission (La) de l'enregistrement national (Ques.), 2235

McIsaac (James) (King) (I.P.-E.):
Budget, 3651, 3655
Chemins de fer et Canaux, 3321
Discours du trône (Discussion du), 258, 261
Conférence de la paix (Représentation du Canada à la), 259, 260
Guerre (Participation du Canada et de la flotte anglaise), 258-259
— (Problèmes d'après), 259
Immigration, 259
Reconstruction (Période de), 259
Divorce, 3919
Enseignement technique, 3939, 4037, 4288
Iles de la Madeleine et Pictou (Service de vapeur entre les), 652
Immigration (Modification de la loi de l'), 2054
Juges (Modification de la loi des), 2405, 4367, 4387, 4529
Liqueurs enivrantes, 2802
Marine et Pêcheries, 2719, 2721
Poisson (Sècherie de) à Souris, 1730, 3604
Ports et rivières en N.-E., 2900
Routes (Amélioration des), 4051
Service à vapeur entre Pictou et Montague, 1333
Souris (Sècherie de poisson à), 1730, 3604
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Travaux publics), 4777

McKenzie (Daniel D.) (Cap-Breton-Nord et Victoria):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2140, 2148, 2150
Accidents du travail (Service de l'Etat), 737, 738
Affaire le Roi contre Bélanger, 1062, 1063
Affaires navales (Traitement du personnel), 2961, 2965, 2967, 2968, 2969
Agriculture (Subsides), 3082, 3083, 3097, 3098
Arpentage des terres domaniales, 967
Attentats aux mœurs, 4855
Avance (L') de l'heure, 1477

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Banques autorisées (Billets des) (Excédent de circulation), 662, 663
Bétail (Commerce du), 1632, 1634, 2151, 2152, 2154, 2156
Budget, 3543, 3620, 3638, 3759, 3780, 3797, 3839, 3847, 3854, 3856, 3857, 3969, 3970, 3971, 3972, 3973, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984
Cabinet de guerre impérial, 377, 1084, 1100
Chambre (Travaux de la), 1114, 1393
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1651, 1652, 1661, 1669, 1670, 1674, 1675, 3306, 3307, 3309, 3310, 3311, 3317, 3319, 3321
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2729, 2731, 2733, 2734, 2735, 2737, 2739, 2741, 2744, 2745, 2746, 2752, 2757, 2759, 2763, 2764, 2765, 3219, 3227, 3233, 3244, 3248, 4292, 4294, 4295, 4320, 4321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1450, 1452, 1453, 1455, 1456, 1473, 1687, 1688, 1720, 1724, 1725, 1726, 1729, 1735, 1737, 1743, 1744, 1748, 1749, 1764, 1767, 1768, 1776, 1780, 1791, 1792, 1793, 1803, 1804, 1805, 1806, 1810, 1823, 1824, 1829, 1831, 1835, 1837, 1838, 1839, 1842, 1847, 1851, 1854, 1858, 1863, 1864, 1865, 1886, 1897, 1917, 1921, 1922, 1925, 1927, 1928, 1931, 1942, 1944, 2205
Chemins de fer de l'Etat (Différends ouvriers sur les), 1683
Chemin de fer de London à Port-Stanley, 1229
— Saint-Jean à Québec, 2678
Cherté de la vie, 4476, 4477, 4478, 4486, 4487, 4488
Chutes d'eau domaniales, 2628, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2640, 2641
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4754, 4765
Code criminel (Modification du), 4512, 4518, 4519, 4520, 4524, 4613, 4614, 4825, 4826
Collège naval royal du Canada, 2970
Commerce canadien (Mesures préjudiciables au), 145
Commission du commerce, 4632, 4633, 4635, 4711, 4716, 4726, 4727, 4728, 4729, 4730
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4402, 4403, 4538, 4541, 4543
Commission des fournitures, 3951, 3954, 3956, 3957
Construction maritime, 2299, 2313, 2348, 2351
Corps expéditionnaire, 1589, 1591
Crothers (Démission de l'hon. M.), 144
Courses de chevaux, 4626
Décrets du conseil (Prorogation des), 1628

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Différends ouvriers (Conférence pour régler les), 3030
Discours du trône (Discussion du), 23, 28
Démobilisation (Ministère de la), 24
Dépenses exorbitantes, 28
Désertion des campagnes, 25
Enseignement professionnel, 27
Hygiène publique, 27
Leader de la gauche (Election du), 23
Question ouvrière, 27
Routes (Construction des), 26
Soldats (Exploits de nos), 25
— réformés (Traitement des), 23
Suffrage (Extension du droit de), 25
Discours du trône (Rétablissement à l'ordre du jour de la discussion sur le), 414
Divorce, 3923, 3924, 3925, 3927, 3928, 3929, 3930, 4695, 4696
Douane (Réduction des droits de), 845, 848
Douanes et accise, 992, 994, 995, 996, 997, 998, 1002, 1003, 1004, 1005, 1007
Dragage (Petit-Bras-d'Or), 2905
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2491-92
— (Nouveau-Brunswick), 2477
— (Nouvelle-Ecosse), 2476
— (Ontario), 2485, 2486
— (Loyers, réparations et chauffage), 2497, 2498
Electricité et force motrice (Cies d'), 4749, 4950
Elections fédérales, 4788, 4789, 4790, 4813, 4814, 4816, 4818, 4819, 4820, 4821, 4822, 4823, 4824
Emeutes au camp de Kinmel, 481
Emprunt de 75 millions, 4351
— de 100 millions pour fins générales, 4396, 4397, 4400
Enseignement technique, 3295, 3297, 3304, 4035, 4037, 4038, 4040, 4042
Epiciers de gros, 2102, 2394, 3024
Faillites (Loi concernant les), 967, 2066, 2069, 2070, 2072, 2073, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2095, 2098 2361, 2363, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2372, 2373, 2375, 2376, 2377, 2378
Faillites (Bill concernant les), 2574, 2579, 2580
Finance (Loi provisoire de), 877
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 901, 904
Flint (Décès de M. Thomas B.), 1392
Fonds patriotique, 3877, 3878
Fournitures des ministères (Loi concernant l'achat des), 3326, 3357, 3358, 3359, 3361, 3362, 3364, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370
Gendarmerie du Nord-Ouest (Subsides de la), 2413, 2414
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 690, 693, 694, 724, 725, 1159, 1171, 1182, 1188, 1189, 1190, 1191, 1193, 1198, 1205
Grève des pressiers, 325, 534
— de Winnipeg, 2728, 3371, 3459, 3606, 3722, 3879, 3985, 4072
Guerre (Ajournement du bill des mesures de), 2239
— (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3049
— (Ouverture d'un crédit de), 1395, 1399, 1411, 1413, 1417, 1418, 2258, 2280, 2283, 2285, 2289, 2290, 2291, 2320, 2321, 2328, 2330, 2341, 2342, 2346, 2445
Habitations à bon marché, 2668, 2670, 2671, 2675
Halifax (Maître du port d'), 2810, 2917
Houille consommée par les chemins de fer, 638
Hygiène publique (Ministère d'), 1215, 1216, 1232, 1234, 1238, 1240, 1244, 1248, 1252, 1420, 1422, 4537
Immigration (Subsides), 2685, 2687, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2704, 2708, 2711
— (Loi modifiant la loi de l'), 2011, 2037, 2038, 2044, 2046, 2048, 2051, 2056, 2057, 2059, 2061, 2063, 2381, 2382, 3341
— de sujets dangereux (Prohibition de l'), 806
Incendies (Prévention des), 1635, 1641, 1642, 1645, 1684
Indemnité de guerre au Canada (Paiement d'une), 812
Industrie animale (Développement de l'), 3116, 3122
— laitière (Subsides), 3104, 3106, 3110, 3111, 3112
Insectes destructeurs et autres (Subsides), 3103, 3104
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1363, 1387, 1388, 2393
Intérieur (Subsides), 2158-59, 2161, 2168
Interprétation (Modification de la loi sur l'), 2413
Irrigation (Modification de la loi de l'), 660, 661
Juges (Modification de la loi des), 2407, 2409, 2411, 3078, 3080, 3082, 4382, 4391, 4524, 4530, 4597, 4598, 4827
Laurier (Décès de) 8, 10
Lewis (Affaire), 281
Ligue des nations (Constitution de la), 1435
Lin textile (La production du), 1612
Liqueurs enivrantes, 2768, 2772, 4285
Logements (Construction de), 2666
Malaise industriel, 3179, 3183

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Marine marchande, 2923, 2925, 3895, 3896, 4081
McCurdy (Démission de l'hon. M.), 144
Médical (Conseil) du Canada, 3370
Menées séditieuses, 3323
Milice et Défense (Subsides), 1967, 1981, 1987
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1045, 1047, 1049
Monnaie (Modification du titre des pièces de bronze), 666
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3721, 3964, 4421, 4422, 4424, 4425, 4426, 4427, 4428, 4429
Noviciat de Guelph, 1305, 1307
Oiseaux migrateurs, 2256, 2257
Ottawa (La grève du tramway), 4696
Ouvrière (Situation) à Winnipeg et Toronto, 3076
— (Agitation) et grèves de sympathie à Winnipeg, 2974
Papier pour journaux, 4697, 4698, 4700, 4710, 4828, 4829
Parcs et réserves forestières, 2397, 2398, 2399
Passages à niveau, 973
Pêche du saumon, 970, 971
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants) des, 3010, 3012, 3014, 3019
— (Inspection de poisson mariné), 3020
— (Piscifactures, construction et entretien), 3024
Pensions (Guerre européenne et milice active), 3124, 3128
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2872, 4170, 4179, 4339, 4340, 4341, 4342, 4343, 4349, 4352, 4361, 4430, 4438, 4439, 4449, 4452, 4455
Pilotage, 3289, 3291, 3292
Placers du Yukon, 657, 659
Poids et mesures (Modification de la loi des), 989, 990, 2240, 2243, 2245, 2247, 2249, 2250, 2251, 2389, 2390
Poisson (Inspection du), 986, 987, 988, 2187, 2188
Ports et rivières en N.-E. (Arisaig), 2895; (Boisdale), 2896; (East bay Beach), 2896; (Gabarus), 2896; (Nell's harbour), 2897; (Sand Pit), 2898; (Scotch Cove), 2898; (Yarmouth Bar), 2898
Port de Saint-Jean (N.-B.) (Commission du), 4462, 4493, 4494
Ports de Montréal et Québec, 3896, 3897
Poste (Bureau de) Therold, 1491
Postes (Grève de l'administration des), 3324
— (Nominations), 4507, 4508
— (Subsides), 2124, 2127, 2128, 2129, 2130, 2168, 2169, 2173, 2182, 2183, 2185

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Preuve (Loi sur la), 1442, 1444, 1445, 1446, 1447
Privilèges de la Chambre des communes, 671
Publication agricoles (Service des), 3114, 3115, 3116
Québec (Ports et rivières), 2903, 2905
Read (Joseph) (Eloge de) décédé, 1256
Rééducation professionnelle des soldats, 1057, 1058
Règlement de clôture, 1873
Relations industrielles (Commission des), 3985
Revenu de l'Intérieur, 1650-51
Routes (Amélioration des), 762, 773, 774, 4566, 4590, 4593
Santé des animaux, 3113
Séances du mercredi, 1152
— du samedi, 3508
Séduction des filles mineures, 2252
Semences (Garantie des emprunts), 1075, 1080, 1081
Service civil (Réorganisation), 1621, 1622, 1623, 3034, 3035, 3044, 3045
Service militaire (Peines appliquées aux insoumis et déserteurs), 75, 4392
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334, 1335, 1336, 1341, 1345
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1345, 1348
Sièges vacants, 1681
Soldats (Etablissement des) sur les terres, 3995, 3997, 4002, 4003, 4013, 4014, 4017, 4018, 4020, 4023, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4033
— (Enseignement professionnel), 2891
— (Rétablissement des) dans la vie civile), 2891, 28893
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 3965, 3968
Statistique (Modification de la loi de la), 622, 623, 624
Subsides (Affaires indiennes), 4830, 4831, 4833, 4834, 4843, 4847, 4852, 4853
— (Finances), 4636, 4637, 4648, 4649, 4651, 4652, 4654, 4655, 4656
— (Intérieur), 4768, 4769, 4770
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques en N.-E., câble téléphonique), 2910
— (Marine et Pêcheries), 2712, 2713, 2714, 2716, 2720, 2723, 2724
— (Travaux publics), 1314, 1324, 1330
— (Alberta), 2490
— (Port de Saint-Jean), 2460, 2461, 2463, 2464
— (Port de Toronto), 2467, 2469, 2471, 2472, 2475, 2476

McKenzie (Daniel D.)—*Fin.*
Tarif douanier (Modification du), 4156
Taylor (Mort du sénateur), 921
Terres domaniales (Résolution), 1154
Terres fédérales (Drainage), 667, 670, 4406, 4409, 4412
Titres honorifiques (Abolition des), 1526, 1527, 1531, 2729, 2818
Traité de paix, 3607, 2294
— (Demandes d'exemplaires du), 4393
Tribunal de commerce, 4691, 4692, 4694
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2983
Vancouver (Avance pour le port de), 3881, 3883, 3884, 3887, 3893, 4164, 4166, 4167, 4168
Viandes et conserves alimentaires, 754, 757, 3113
Yukon (Modification de la loi du), 617, 619

McLean (Hugh Havelock) (Royal):
Faillites (Loi concernant les), 2073, 2074, 2076, 2078, 2085, 2087, 2088, 2089, 2090, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100

McMaster (Andrew Ross) (Brome):
Affaires extérieures (Subsides), 1083, 1084, 1088, 1090, 1091, 1092, 1094, 1095
Affaires navales (Subsides), 2968, 2969
Agriculture (Subsides), 3085, 3089, 3091, 3096, 3097
Assèchement des terres domaniales, 741, 742
Budget, 3288, 3373, 3391, 3535, 3536, 3570, 3865, 3866, 3867, 3876
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2731, 2744, 3228, 3229, 3232, 3239, 3240, 3263
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1450, 1451, 1458, 1469, 1689, 1698, 1702, 1714, 1720, 1722, 1723, 1727, 1728, 1762, 1764, 1768, 1771, 1774, 1786, 1787, 1788, 1882, 1886, 1899, 1902, 1933, 2201, 2203
Chutes d'eau domaniales, 2620, 2633, 2634, 2636, 2637, 2638, 2639
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4754
Code criminel (Modification du), 4512, 4514, 4515, 4516, 4518
Commission du commerce, 4710, 4712, 4713, 4715, 4722, 4723
Commission des fournitures du service administratif, 4609
Construction maritime (Programme de), 2353, 2354, 2356
Corps expéditionnaire (Administration du), 1558
Discours du trône (Discussion du), 34, 42
Bolchévistes, 37-38
Canadian Official Record 39
Elections en temps de guerre (Loi des), 35

McMaster (Andrew Ross)—*Suite.*
Gouvernement par décret en conseil, 38
Gouvernement de parti et gouvernement d'union, 39
Guerre (Ses causes), 34
Harmonie et unité nationales (Nécessité), 36
Impôt sur le revenu, 35
Ligue des nations, 34
Question ouvrière, 36
Situation financière, 35
Soldats morts au champ d'honneur (Sympathies aux parents des), 34
Soldats canadiens en Sibérie, 38
Tarif (Nécessité de son remaniement), 39, 41
Dominion Iron & Steel (Projet de fusion de la) avec la Nova Scotia Steel and Coal, 2443
Droits de douane, 828, 842
Edifices publics du Canada (Appareils, fournitures et ameublement), 2611, 2612
— (Eclairage au gaz et à l'électricité ponts et chemins compris), 2601-02
— (Loyers), 2614, 2615, 2616
— (Préposés aux ascenseurs), 2601
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2479
— (Ontario), 2485, 2486
— (Québec), 2486, 2482, 2483
— général, les drapeaux, 2494
Elections fédérales, 4821, 4823, 4824
Electricité et force motrice (Cies d'), 4748
Employés de chemins de fer (Indemnités aux) victimes d'accidents, 977, 982, 983
Engrais, 2386, 2387, 2388, 2389
Faillites, 2068, 2069, 2077, 2078, 2079, 2080, 2092, 2093, 2094, 2362, 2364, 2365, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2376, 2378
Fournitures des ministères (Loi concernant l'achat des), 3352, 3353
Garantie des emprunts pour achat des grains de semence, 1078, 1082
Grains du Canada, 4111, 4250, 4251
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1173, 1187, 1198, 1204
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1215, 1422, 1424, 1429, 1430, 1431
Immigration (Modification de la loi d'), 2060, 2061, 2062, 2063, 2382, 2384
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1366
Jeunes délinquants, 1439
Juges, 4525, 4596, 4598
Liqueurs enivrantes, 2790, 2792
Logements (Construction de), 2647, 2648, 2651, 2652, 2655, 2659, 2661
Marquage des récipients, 2446

McMaster (Andrew Ross)—*Suite.*
Milice (Modification de la loi de la), 4113, 4116
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1047, 1053
Navires pourvus d'appareils de radiotélégraphie, 650
Nova Scotia Steel and Coal Co. (Voir *Dominion Iron and Steel*)
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1145
Ottawa (Réfection, matériel, neige et entretien des routes et ponts), 2603, 2604, 2605, 2606, 2607
Papier pour journaux, 4700
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3012
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4174, 4180, 4181, 4436, 4446, 4447, 4448
Placers du Yukon, 658, 659, 660
Poids et mesures, 2240
Port de Saint-Jean (N.-B.), 4494, 4495
Rideau-Hall (Améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609, 2610
Routes (Améliorations des), 4546, 4564
Séduction des filles mineures, 2253, 2254, 2255
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1333, 1338, 1339, 1342
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1348
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4160
Stations de quarantaine (Entretien), 2611
Subsides (Chemins de fer), 4778, 4783
— (Finances), 4639, 4640, 4643, 4644, 4647, 4648, 4649, 4651, 4652, 4653, 4654, 4657
— (Intérieur), 2157, 2165, 2166, 2168, 4194, 4195, 4770, 4835, 4838, 4847, 4848, 4852, 4853
— (Milice et Défense), 1970, 1985
— (Travaux publics), 1311, 1319, 1320, 1322, 1326, 4771, 4772, 4774, 4775, 4776, 4777, 4778
— (Alberta), 2488
— (Eclairage), 2612
— (Loyers, ameublement de), 2601
— (Service de téléphone), 2611
— (Port de Toronto), 2470, 2471, 2472
Tarif douanier (Modification du), 4151, 4153, 4155, 4156, 4157, 4158
Taxe de guerre sur le revenu, 4134, 4135, 4138, 4139, 4140
Titres honorifiques (Abolition des), 1521, 1527
Titres et décorations, 2825, 2826, 2827, 2841
Tracé des voies ferrées, 2620

McMaster (Andrew Ross)—*Fin.*
Tribunal de commerce, 4681, 4684, 4689, 4690, 4691, 4692, 4693, 4694
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2986
Viandes et conserves alimentaires, 746, 747
Yukon (Modification de la loi du), 619

McQuarrie (Wm Garland) (New Westminster):
Avance (L') de l'heure, 939
Chemins de fer (Codification de la loi des), 3607
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3051, 3071, 3223, 3264, 4214, 4218, 4288, 4289, 4298, 4299
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1695
Discours du trône (Discussion du), 436, 453
Cherté de la vie, 450
Chemins de fer de la Colombie-Anglaise (Quatre), 442
Commission du Service civil, 450
Ecoles techniques, 449
Fraser (Le fleuve), 439
Hygiène publique, 449
Immigration, 450
Impôt sur le revenu (Perception de l'), 447
Japonais en Colombie-Anglaise, 444-5-6
Laurier (Hommage à la mémoire de), 437
Loyalistes (Sentiments), 436-437
Ministres (Absence des) et utilité de leur présence au Congrès de la paix, 438
— Important qu'ils visitent les provinces éloignées, 439
Nord-Canadien (Chemin de fer) en Colombie-Anglaise, 441, 443
Ouvriers agitateurs, 452-453
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 443, 447
Routes (Amélioration des grandes), 448
Soldats anciens combattants, 453
— canadiens (Hommage aux), 437
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3049
Pêcherie (Inspecteur en Colombie-Anglaise), 1593
Routes (Amélioration des), 4048
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4001

Maharg (John Archibald) (Maple-Creek):
Budget, 3644, 3771, 3779, 3827, 3829, 3830, 3833, 3834, 3837, 3841, 3845, 3846
Commission du commerce, 4721, 4722
Discours du trône (Discussion du), 551, 562
Agriculteurs (Programme politique d'), 553-554
Blé (Débouchés pour notre), 558, 560
Elections en temps de guerre (Loi des), 551-552

Maharg (John Archibald—*Fin.*
Laurier (Hommage à), 551
Ministres (Nécessité de leur présence à la Conférence de la paix, 551
Politique de parti, 551-552
Prohibition, 552
Routes, 552
Saskatchewan (Situation de la classe agricole dans la), 560-561
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 552
Tarif (Réforme du), 555, 558
Elections fédérales, 4805, 4806, 4807, 4810, 4811
Enseignement technique, 4036
Faillites, 2093
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1077, 1078, 1082
Grains (Modification de la loi des), 4088, 4098, 4104, 4105, 4106, 4107, 4108, 4109, 4110, 4111, 4229, 4234, 4235, 4236, 4237, 4238, 4250, 4251, 4252, 4254, 4255
Obligations de l'Etat (Produit de la vente des) (Ques.), 1015
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4180, 4361
Routes (Amélioration des), 4043, 4044, 4055, 4063, 4069, 4070
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3993, 4012, 4013, 4017, 4024, 4025, 4027, 4028, 4160
Subsides (Chemins de fer), 4783
Tarif douanier (Modification du), 4156, 4158
Taxe sur bénéfices du commerce (Ques.), 1015
Vancouver (Port de), 3888, 3890, 4165

Manion (Robert James) (Fort-William et Rainy-River):
Avance (L') de l'heure, 956
Budget, 3411, 3416, 3980
Chemins de fer et Canaux (Subsides), 3321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1880, 1881, 1882
Construction maritime (Programme de), 2356, 2357
Corps expéditionnaire (Administration du), 1585-86
Discours du trône (Discussion du), 18, 23
Bolchévisme (Menace de), 21
Esprit national canadien (Opportunité de son développement), 23
Guerre (La), 19
— Commandes du bureau impérial des munitions, 20
— (Construction maritime en vue de), 20
— (Contributions aux œuvres de), 20
— Enrôlements et pertes, 20
— (Finances de), 20

Manion (Robert James)—*Fin.*
— Hauts faits de l'armée canadienne, 19
— Héroïsme du soldat et de sa femme, 21
Immigration (Nécessité d'un contrôle), 22
Ressources du Canada, 21
Restauration et conciliation (Œuvre de), 22
Service d'hygiène publique, 22
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 19, 20, 21
Soldats tombés (Hommage aux), 21
Suffrage féminin, 22
Edifices fédéraux (Loyers), 2614
Enseignement technique, 3938
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 906
Gendarmerie du N.-O. (Subsides), 2425, 242
Grains (Modification de la loi des), 4089, 4090, 4091, 4092, 4093, 4099, 4103, 4105, 4106, 4107, 4253, 4254
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1224, 1227, 1242, 1248, 1249, 1424, 1429, 1431, 1432
Pensions militaires, 2874, 3126, 3127, 3128, 4352, 4356, 4363, 4437
Service civil (Réorganisation), 3030
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4008
— invalides (Préférence à accorder aux) pour fonctions de l'Etat, 1023
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2599, 2601, 3965, 3966, 3967, 4085
Subsides (Travaux publics), 2440
Titres et décorations, 2833, 2834, 2857

Marcil (L'hon. Ch.) (Bonaventure):
Antilles (Relations commerciales avec les), 1592
Cabotage (Privilèges réciproques de), 1309
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1739, 1746, 1748, 1751, 2222
Chemin de fer Québec et Oriental, 630
Cherté de la vie, 4465, 4469, 4472
Jeunes délinquants, 1437, 1439
Matapédia (Aqueduc) (Ques.), 777
— (Pont de la), 644
— (Grande route de la vallée de la), 1730
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4413, 4414, 4419, 4427
Navires de l'Etat (Employés sur les), 635
New-Carlisle (Receveur de la poste de), 759
Ostréiculture, 635
Pêcheries (Contrôle des), 635
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4331, 4335, 4355, 4358, 4359, 4362
Port Daniel-Ouest (Homarderie), 635

Marcil (L'hon. Ch.)—*Fin.*
Rééducation professionnelle dans la province de Québec (Ques.), 1009
Réserve indienne de Restigouche, 635
Routes (Amélioration des), 4583
Service civil (Classement du personnel), 636, 644
Service postal à Carleton (P.Q.) (Ques.), 759
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2988
Vancouver (Avance pour le port de), 3881

Marcile (Joseph-Edmond) (Bagot):
Enregistrement national (Ques.), 1115, 1357
— (Service de l'), 2395

Marshall (David) (Elgin-Est):
Avance (L') de l'heure, 939
Poids et mesures, 2244

Martin (Peter Francis) (Halifax):
Marine marchande, 2925

Mayrand (Hormisdas) (Maskinongé):
Protection des côtes canadiennes (Ques.), 777
Réserve de la marine volontaire canadienne, 628

Meighen (L'hon. Arthur) (ministre de l'Intérieur):
Alberta septentrional (Terrains pétrolifères de l'), 4220
Amirauté (Cour d') de Montréal, 1496
Arpentage des terres domaniales, 967
Attentats aux mœurs, 4798, 4855, 4856
Avance (L') de l'heure, 1477, 1486, 1487
Aviation (Corps royal d'), 1493
Boudreault (Benjamin), 1495
Broderick (Divorce), 1494
Budka (Accusations contre l'évêque), 675
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1451, 1468, 1475, 1691, 1692, 1705, 1719, 1720, 1721, 1724, 1726, 1732, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738, 1739, 1741, 1742, 1743, 1744, 1745, 1746, 1747, 1748, 1749, 1750, 1751, 1752, 1753, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1773, 1774, 1776, 1777, 1778, 1779, 1780, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1796, 1797, 1798, 1800, 1801, 1837, 1839, 1840, 1865, 1873, 1882, 1888, 1889, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 2230, 2231
Chemin de fer (Concessions de terres à des compagnies de), 1013
— (Zone des), 5, 617
Cherté de la vie, 4472, 4484, 4486, 4487, 4488
Chômage, 918
Chutes d'eau domaniales, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642

Meighen (L'hon. Arthur)—*Suite.*
Clemens (Le juge), 3194
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4731, 4732, 4750, 4753, 4754, 4755, 4756, 4757, 4758, 4761, 4762, 4763, 4764, 4765
Code criminel, 4286, 4511, 4512, 4513, 4514, 4515, 4518, 4519, 4523, 4825, 4826
Commission du commerce, 4627, 4628, 4710, 4711, 4712, 4715, 4716, 4717, 4718, 4719, 4720, 4721, 4722, 4723, 4724, 4725, 4726, 4727, 4728, 4729, 4730
Commutations de peines, 786
Conscription (Coût de la) dans le district n° 4, 1495
Décrets du conseil (Prorogation des), 1628
Discours du trône (Discussion du), 535, 542
Elections en temps de guerre (Défense de la loi des), 537, 539
Liberté de parole, 542
Premier ministre (Sa présence à la Conférence de la paix), 539, 541
Politique de parti, 536
Titres honorifiques (Attitude du premier ministre), 537
Divorce (Juridiction des cours suprêmes de l'Ouest en matière de), 4694, 4696
Doukhobors (Exposition des), 2131
Ennemis internés au Canada, 1784
Enregistrement (Frais d') dans le comté de l'Islet, 1017
Epiciers en gros, 2394
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 888, 891
Gibson (Le major), 920
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie), 1156, 1189, 1190, 1191, 1193, 1194, 1195, 1196, 1197, 1198, 1199, 1200, 1202
Grève de Winnipeg, 3985, 3988
Guerre (Ajournement du bill des mesures de), 2239, 2240
— (Mesures de), 1914, 2187
Incendies (Prévention des), 1635, 1636, 1637, 1638, 1640, 1642, 1643, 1646, 1648, 1684
Indiens, 4323
Internement des sujets ennemis et traitement des soldats, 789, 792
Interprétation (Modification de la loi d'), 2040, 2413, 3082
Irrigation (Modification de la loi d'), 660, 661, 727
Jeunes délinquants, 1007, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 3985
Juges (Modification de la loi des), 2405, 2406, 2407, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 3077, 3078, 3079, 3080, 3082, 4213, 4214, 4286, 4365, 4368, 4371, 4374, 4375, 4376, 4382, 4383, 4385, 4386, 4387, 4388, 4389, 4390, 4391, 4392, 4524, 4525, 4526, 4527,

Meighen (L'hon. Arthur)—*Suite.*
4528, 4531, 4532, 4533, 4595, 4596, 4597, 4598, 4826, 4827
Lamontagne (Yvette), 2235
Lévis (L'aqueduc de la ville de), 1866
Lewis (Affaire), 281
Libération sur parole, 4219
MacLennan (Juge F. S.), 1115
Magistrature (Vacance dans la), 1813
Malaise industriel, 3162, 3170
Mennonites (Immigration des), 1308
Montréal (Bureau du registraire à)(Ques.), 1011
Noviciat de Guelph, 1274, 1277, 1278, 1279, 1280, 1282, 1306, 1307
Oiseaux migrateurs (Modification de la loi sur les), 2256, 2257
Parcs et réserves forestières, 1865, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 3076, 3198, 3199, 3200, 3201
Pensions militaires, 4182, 4186, 4190, 4191, 4192
Pétrolifères (Concessions de terrains) (Voir aussi *Rivière de la Paix*), 2292
Placers du Yukon, 657, 660
Police fédérale, 1068, 1496, 2235
Département des postes (Discussion du projet de loi concernant certaines nominations du), 4505, 4507, 4508
Poursuites pour vente d'alcool, 918
Preuve (Loi sur la), 1436, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1446, 1447
Règlement de clôture, 1873
Relations industrielles (Commission des), 1489
Réserve Saint-Pierre, 1116
Rivière de la Paix (Terrains pétrolifères du district de la), 4287. (Voir aussi *Pétrolifères*)
Saint-Laurent (Endiguement du), 921
Séduction des filles mineures, 1781, 2252, 2253, 2254, 2255
Seigneurie (La) de Fraser, 918
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 1067, 1068, 1069, 1070, 1071, 1072, 1073, 1074, 1075, 1077, 1078, 1079, 1080, 1081, 1082, 1083
Service militaire (Loi du) 75, 674, 675, 919, 1116
— Demandes d'exemption du), 1150
— (Les insoumis du), 919, 1008, 1359, 1362, 1363, 1374, 1375, 2041, 2292, 2393, 4393
— (Loi du) à Hull, 1356
— (Exécution de la loi du) dans le comté de Wright, 2503, 2504, 2505
— (Paiements pour) à d'autres que les soldats, 1358,
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 883, 918, 1115, 3991, 3992, 3993, 3994, 3995,

Meighen (L'hon. Arthur)—*Fin.*
3996, 3997, 3998, 3999, 4000, 4001, 4002, 4003, 4005, 4006, 4007, 4008, 4009,, 4011, 4012, 4013, 4014, 4015, 4016, 4017, 4018, 4020, 4022, 4023, 4024, 4025, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4033, 4034, 4035, 4159, 4160, 4161, 4162, 4163, 4222
Soldats (Vote des) outre-mer, 1496
Subsides (Affaires indiennes), 4830, 4831, 4832, 4833, 4834, 4835, 4836
— (Intérieur), 4193, 4194, 4195, 4196, 4197 4198, 4199, 4200, 4201, 4202, 4203, 4204, 4205, 4206, 4207, 4208, 4809, 4210, 4211, 4212, 4213, 4765, 4767, 4768, 4769
Taber (Région d'irrigation du), 4363, 4364, 4365
Taschereau (Alleyn), 3193
Terrains pétrolifères, 965. (Voir aussi *Pétrolifères* et *Rivière de la Paix*)
Terres (Concession de) aux divers cultes, 784, 2568
Terres domaniales (Assèchement des), 74, 667, 670, 739, 740, 741, 742, 743, 744
— (Arpentage des), 74, 966, 967
— (Modification de la loi des), 1154, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4410, 4411, 4412, 4215
Terres affectées aux écoles, 884
Ti-Noir Desjardins, 783
Tribunal de commerce, 4686, 4687, 4688, 4689, 4690, 4691, 4692, 4693, 4694
Tribunaux d'exemption (Frais des), 2500
Vétérans (Etablissement des), sur des terres, 2391. (Voir aussi *Soldats*) (*Etablissement sur des terres*)
Yukon (Modification de la loi du), 5, 617, 620

Mewburn (Major général S. C.) (ministre de la Milice):
Aéronautique (Insignes pour les membres du service de l'), 675
— (Commission de contrôle de l'), 2143, 2144, 2145, 2146, 2148
Armée expéditionnaire canadienne (Malades de l'), 642
— (Enrôlement dans l'), 3026
Armée permanente (Projet de création d'une), 3603
Armurerie (L') Ross, 1014
Aviation (Subsides), 4853
Blondin (L'hon. P. E.), 1866
Bruce (Le rapport), 1540
Censure des câblogrammes, 883
Commission des fonds régimentaires, 3025
Commission des fournitures du service administratif, 4608, 4609

Mewburn (Major général S. C.)—*Suite.*
Corps expéditionnaire (Administration du), 1551, 1552, 1553, 1554, 1556, 1557, 1558
— canadien (Prisonniers du), 1117
— de Sibérie, 1263
Currie (Sir Arthur) (Proclamations de), 632
Démobilisation, 1009, 1869, 4696
Discours du trône (Discussion du), 331, 345
Archives, trophées, souvenirs de guerre, 343
Brigade canadienne française, 344
Concorde et harmonie (Importance de les faire régner au pays), 331
Démobilisation, 334, 337, 339
Insignes, décorations, 340, 342
Laurier (Hommage à), 331
Sibérie (Expédition de), 331, 333
Dossiers égarés, 1150
Emeutes au camp de Kinmel, 327, 328
— de Witley, 3606
Enrôlements à Hull et dans les comtés de Pontiac et de Wright, 628
Enrôlements dans la force expéditionnaire canadienne, 641
Gardes impériales, 2868
Gordon (G. W.) major honoraire, 1496
Gregory (Wm T.), 627
Grève de Winnipeg, 2867
Guerre (Crédit de), 2263, 2266, 2267, 2268, 2330, 2332, 2339
Hart (James I.), 627
Hull (Salle d'exercice militaire à), 1262
Jones (Général Guy Carleton), 642
Keddy (Le Dr O. B.), 2914
Kent House (Emplacement de), 1014
Laferrière (Alban) capitaine, 3265
Lainages (Exportation de), 881
L'heureux (Le major Napoléon), 1016
Lévis (La société de tir de), 1260
Marlow (Le col. F. W.), 3194
Milice (Comptes de la), 2293
— (Ministère de la) gratifications, 2554
— (Modification de la loi de la), 4112, 4113, 4115, 4118, 4120, 4131, 4132, 4133, 4148
Musée des peintures canadiennes commémoratives de la guerre, 1263
Noviciat de Guelph, 1270, 1273, 1274, 1286
Parent (Dr Rufus H.), 1260
Pariseault (Lieutenant), 919
Parkinson (Lieut.-col.), 1497
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2053, 2806, 2807, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875
Piché (Lieutenant-colonel), 625
Pratt (Lieutenant-colonel), 1260, 1263
"Princesse Patricia" (Arrivée à Ottawa de l'infanterie légère), 572

Mewburn (Major général S. C.)—*Fin.*
Procès militaires en Angleterre, 2043
Québec (Hôpital militaire de), 880
Rapatriement de marins canadiens du service impérial, 2082
Rapatriement des fils de cultivateurs, 2042
Recrutement (Dépenses afférentes au), 1011
Service militaire d'outre-mer (Dépenses du), 2915
— (Loi du) (Application à Hull), 1356
— (Comté de Richmond), 1010; (Comté de Wolfe), 1011
— (Exécution), 1254
— (Réfractaires au), 1369, 1371, 4392
— (Conscrits), 1010
Sibérie (Armée expéditionnaire de), 1496
Soldats (Allocation aux familles des), 673
— (Emprisonnement d'un), 1490
— canadiens (Prétendu emprisonnement des) en Sibérie, 4147
— en France (Congés), 282, 283
— en Irlande, 885
— atteints d'influenza (Traitement des), 880
— canadiens inhumés en France (Tombes des), 345
— totalement invalides, 1260
— (Libération ou congé à des) à Halifax, 1782
— (Médailles de service aux), 919
— canadiens (Débarquement à Portland des), 677
— (Prêts usuraires à des), 1014
— rapatriés (Lieu de débarquement des), 2506
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 2890
— canadiens en service à l'étranger, 1357
— (Translations des corps des), 1149
Spiritueux pour corps expéditionnaire canadien en Sibérie, 881
Starrar (Hall) du corps expéditionnaire canadien, 643
Subsides (Finances), 4656, 4657
— (Milice et Défense), 159, 1967, 1968, 1970, 1971, 1973, 1974, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982
Toronto (Hôpital central de), 881
Troupes canadiennes à Sainte-Lucie, 641
Troupes d'outre-mer (Administration des), 3008
Vingt-deuxième bataillon (Démobilisation du), 1681

Michaud (Pius) (Victoria) (N.-B.):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 738
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 981

Michaud (Pius)—*Fin.*
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1756, 1894, 1895
Commission des fournitures, 3954
Discours du trône (Discussion du), 173, 175
Capital et travail, 173
Chemins de fer, 174
Guerre (Problèmes d'après), 173, 174
Laurier (Eloge de), 173
Routes (Amélioration des), 174
Soldats tués à la guerre (Soin des veuves et enfants des), 173
Tarif et l'agriculture (Le), 174
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2480
Immigration (Subsides), 2680, 2682, 2702
Liqueurs enivrantes, 2796, 2797
Logements (Construction de), 2661
Milice (Modification de la loi de la), 4116
Soldats (Etablissements des) sur des terres, 4000
— invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1038
— (Rétablissement du) dans la vie civile, 2887
Subsides (Intérieur), 4210
Viandes et conserves alimentaires, 756

Middlebro (Wm Sora) (Grey-Nord):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2144
Blé exportable, 1867
Budget, 3464
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4317
— (Séances du comité des), 1945
Commission du commerce, 4720
Construction maritime (Programme de), 2353
Faillites, 2080, 2086, 2363, 2364, 2378
Finances du Dominion (Recettes et dépenses) (Ques.), 1264
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 904
Grains (Modification de la loi des), 4236
Incendies (Prévention des), 1639, 1640, 1643
Liqueurs enivrantes, 2779
Pacifique-Canadien, 3344
Population des villes et provinces, 1594
Séduction des filles mineures, 2251, 2252, 2254, 2255
Titres et décorations, 2728
Tribunal de commerce, 4688

Molloy (John Patrick) (Provencher):
Budget, 3439, 3445, 3795, 3797
Entrée des Huttéristes au Canada, 1434
Industrie animale (Développement de l'), 3118, 3119, 3121
" Montmagny" (Le vapeur), 1678
Parcs et réserves forestières, 3200

Molloy (John Patrick)—*Fin.*
Réserve (La) Saint-Pierre (Ques.), 1116, 1618
Santé des animaux, 3113
Viandes et conserves alimentaires, 3113

Morphy (Hugh Boulton) (Perth-Nord):
Aéronautique (Nomination d'une commission de contrôle de l'), 2139
Affaires extérieures (Subsides), ministère des, 1098, 1106
Affaires navales (Subsides), traitement du personnel, 2944
Affaire le Roi contre Bélanger, 1060
Bétail et produits du bétail (Loi relative au), 2151
Budget, 3475, 3600, 3765
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2734, 2738, 2739, 2742, 2743, 2744, 2745, 2747, 2751, 2756, 2757, 2758, 3215, 3230, 3238, 3241, 3258, 3259, 3261
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1733, 1734, 1795, 1847, 1851, 1908, 1910, 2225. (Voir aussi *Grand-Tronc* et *Grand-Tronc-Pacifique*)
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 984
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4756, 4759, 4760
Code criminel (Modification du), 4515, 4516, 4517, 4826
Commission des fournitures, 3951, 3952
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4538, 4540, 4543
Douanes et accise, 1003
Elections fédérales, 4721, 4823, 4824
Enseignement technique, 4041
Faillites (Loi concernant les), 2090, 2096, 2097, 2099, 2100, 2101, 2378
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 905
Grains (Modification de la loi des), 4098, 4101, 4107, 4108, 4109, 4110, 4111, 4225, 4226, 4235
Grand-Tronc (Loi concernant le), 1256
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 7199
Guerre (Allocation de guerre à certains fonctionnaires) (Subsides), 3046, 3047
Guerre (Crédit de), 2267
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1209, 1218, 1251
Immigration (Modification de la loi de l'), 1958, 2032, 2033, 2034
Juges (Modification de la loi des), 4374, 4378, 4379, 4527, 4528
Liqueurs enivrantes, 2795, 2796
Logements (Construction de), 2654, 2655, 2661, 2662, 2671
Milice (Modification de la loi de la), 4116

Morphy (Hugh Boulton)—*Fin.*
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4415, 4416, 4426
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants), 3011
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2806, 4331, 4333, 4337, 4343, 4347, 4350, 4351, 4359, 4360, 4361, 4362, 4363, 4435, 4451, 4452
Placers du Yukon, 660
Poids et mesures, 2242
Recherches scientifiques, 4622
Routes (Construction des grandes), 772, 819, 820, 4054, 4586
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1035, 1037, 1039, 1040
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3992, 3993, 3994, 3999, 4030, 4031, 4032, 4034
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Appointements), 2877, 2878, 4841
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1621
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis), 1385, 1386, 1387
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2593
Subsides (Finances), 4643, 4645, 4646, 4655, 4656
— (Intérieur), 2164
— (Travaux publics), 2438, 2439, 4775
Taschereau (Alleyn) (Ques.), 3193
Taxe de guerre sur le revenu, 4136, 4137
Terres domaniales, 4410, 4411
Troupes d'outre-mer (Administration), 3006

Mowat (Herbert Macdonald) (Parkdale):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2146, 2147
Canal de la baie Georgienne, 1123, 1123
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2732, 2733, 2736, 2737, 2750, 2751, 2756, 3201, 3211, 3238, 3263, 3423, 4299, 4300, 4302, 4310, 4317
Commission du commerce, 4720, 4721, 4722, 4727, 4729
Divorce, 3923, 3926, 3928
Electricité et force motrice (Cies d'), 4747, 4748
Exécutions capitales (Usage de l'électricité pour les), 2040
Faillite, 2070, 2072, 2078, 2088, 2092, 2093, 2097, 2099, 2372, 2375
Incendies (Prévention des), 1643
Juges, 2411, 3079
Milice (Modification de la loi de la), 4128
Nationalité britannique, 3963
Service civil (Réduction et réorganisation du), 1619

Mowat (Herbert Macdonald)—*Fin.*
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4158, 4159
Subsides (Milice et Défense), 1972, 1984
Villages-jardins pour soldats, 794, 800, 801

Murphy (L'hon. Ch.) (Russell):
Ajournement de Pâques, 922
Bruce (Le rapport), 4220
Bruce-Nord (Election de), 2134
Budget, 3288, 3400
Canal de la baie Georgienne, 1118, 1123
Chambre (Travaux de la), 1152
Chemins de fer (Loi modifiant la loi des), 4292
— (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 978, 979
Cherté de la vie, 4465
Chutes d'eau domaniales, 2621, 2624
Code criminel (Modification du), 4286
Commerce canadien (Mesures préjudiciables au), 119, 239, 326
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4539
Construction maritime, 2298, 2300, 2302, 2348
Crise industrielle dans l'Ouest, 2915, 2916
Doukhobors (Expropriation des) en Colombie-Anglaise, 2131
Elections fédérales, 4817, 4824
Emeutes au camp de Kinmel, 327, 328, 372, 481
Entrevue avec lord Shaughnessy, 677
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1163, 1174, 1175
Grève à l'Imprimerie de l'Etat, 326, 414
— de Winnipeg, 3197
Immigration de sujets dangereux (Prohibition de l'), 806
Marlow (Le col. F. W.) (Ques.), 3194
Menées séditieuses (Loi contre les), 3422
Noviciat de Guelph, 1281
Ouvrière (Agitation), 2974, 2975, 3030
Passages à niveau (Suppression des), 728
Poids et mesures (Modification de la loi des), 990
Pratt (Lieut.-col.) (Déclaration du) visant le Haut commissaire à Londres, 676
Rapatriement des fils de cultivateurs, 146
Rivière de la Paix (Terrains pétrolifères), 4287
Séances de la Chambre le mercredi soir, 965
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 655, 1067, 1073
Service civil (Le) et la réorganisation des services administratifs, 3031, 3032
Service de santé de l'armée canadienne (Rapport Jenkins), 372

Murphy (L'hon. Ch.)—*Fin.*
— militaire (Allégations du général Smart), 534
Soldats (Service de santé du rétablissement des), 3371, 3606
— condamnés aux travaux forcés, 1067, 1207
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 4394
Statistique (Modification de la loi de la), 622
Terres domaniales (Assèchement des), 741, 742, 743
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2976, 2983, 2992, 2993, 2994
Viandes et conserves alimentaires, 746

Myers (E. T. W.) (Kindersley):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3103
Blé de 1919 (Récolte de), 3605, 3988
Budget, 3660, 3665
Construction maritime (Programme de), 2358
Industrie animale (Développement de l'), 3117, 3118

Nesbitt (Edward Walker) (Oxford-Nord):
Avance (L') de l'heure, 935
Banques (Fusionnement des), 1137
Budget, 3491, 3681, 3688, 3864
Cabinet de guerre impérial, 379
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2733, 2737, 2738, 2740, 2741, 2742, 2747, 2753, 2755, 2757, 2763, 2766 3213, 3261, 3262
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1457, 1743, 1788
Cherté de la vie, 4469, 4472
Chutes d'eau domaniales, 2634, 2636
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730
Commission du commerce, 4712, 4713, 4714, 4715, 4720
Commission des fournitures du service administratif, 4603
Elections fédérales, 4818
Electricité et force motrice (Cies d'), 4735
Faillites, 2092, 2096, 2098
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 909
Fournitures des ministères (Achat des), 3335
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 721, 722
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1210, 1430, 1433
Immigration (Modification de la loi d'), 2029, 2030, 2031, 2045, 2047, 2048
Liqueurs alcooliques, 2452, 2454
Malaise industriel, 3149

Nesbitt (Edward Walker)—*Fin.*
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4274
Passages à niveau (Suppression des), 729, 731, 973, 974
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4348, 4350
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2807, 2872
Placers du Yukon, 658
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grains de), 654, 655
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 2878, 2883, 2884
Terres fédérales (Drainage des), 670
Tribunal de commerce, 4667, 4668, 4683

Nicholson (Donald) (Queen) (I.-P.-E.):
Juges (Modification de la loi des), 4526, 4529, 4530

Nicholson (George Brecken) (Algoma):
Avance (L') de l'heure, 954
Chemins de fer et Canaux (Subsides), 3321
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2729, 2740, 2763, 2764, 3074, 3075
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1456, 1462, 1466, 1467, 1468, 1469, 1472, 1474, 1895, 1897
Cherté de la vie, 4219, 4464, 4465, 4467, 4488, 4489
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4733, 4734
Commission des fournitures du service administratif, 4606
Corps expéditionnaire (Administration du), 1587, 1588, 1589
Discours du trône (Discussion du), 149, 155
Bolchévisme, 151
Capital et travail (Rapports), 150, 151
Chemins de fer, 150
Commissions, 152
Démobilisation et rapatriement, 149
Guerre (Participation de nos soldats à la), 154
Logements ouvriers, 150
Loi électorale, 151
Médecins désignés par la commission de rapatriement, 151
Ministres (Visite en Europe), 153
Pau (Visite du général), 152
Régime douanier, 150
Unité nationale, 149
Douanes et accise, 998
Edifices fédéraux (Loyers), 2615
Fournitures des ministères, 3336, 3337, 3357
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 713, 716, 1180, 1188
Immigration (Modification de la loi de l'), 2025, 2029, 2030, 2031, 2045, 2064

Nicholson (George Brecken)—*Fin.*
Liqueurs enivrantes, 2784
Parcs et réserves forestières, 3199
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4443
Petit-Courant (Dragages au),
Poids et mesures (Modification de la loi des), 991
Postes (Réforme de la loi postale), 2106, 2122
— (Nominations), 4508
Rapatriement de marins canadiens du service impérial, 2082
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis du), 1384, 1385
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile),
Titres et décorations, 2835, 2857
Tribunal de commerce, 4661, 4662, 4663, 4664

Nickle (Wm Folger) (Kingston):
Budget, 3847, 3854, 3866, 3873
Cabotage (Le) américain, 1152
— (Privilèges réciproques de), 1255
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3233, 3234, 3235, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 4217, 4218, 4310, 4311, 4313, 4314, 4322
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 3922
Code criminel (Modification du), 4522, 4523, 4524
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4540
Divorce, 1729, 3900 à 3916, 3919, 3923, 3924, 3925, 3926, 3927, 3928, 3930
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 894, 900, 901, 903
Grains (Modification de la loi des), 4226, 4227, 4248
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 698, 706, 713, 1200
Immigration (Modification de la loi d'), 2025
Journaux de la Chambre (Fusion des), 3422, 3423
Malaise industriel, 3151, 3155
Milice (Modification de la loi de la), 4114, 4117, 4131, 4132
Passages à niveau (Suppression des), 731
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2870, 2872, 2873, 2874, 2875, 4331, 4334, 4335, 4336, 4337, 4338, 4339, 4340, 4341, 4342, 4343, 4344, 4345, 4346, 4347, 4350, 4351, 4355, 4357, 4358, 4359, 4360, 4362, 4363, 4439, 4440
Recherches scientifiques (Institut National des), 1627

Nickle (Wm Folger)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 4054, 4574, 4576
Séduction des filles mineures, 2251, 2252, 2253
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis du), 1387, 1390
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1026, 1033, 1038
Soldats (Rééducation professionnelle des), 1056, 1057
Titres et décorations, 1497, 1507, 1513, 1535, 1536, 1537, 2498, 2728, 2812, 2828, 2829, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862
Tribunal de commerce, 4680, 4681, 4682, 4683, 4684, 4685, 4686
Troupes d'outre-mer, 2988, 2991

Orateur (M. l') (L'hon. Edgar N. Rhodes):
Amendement (Proposition d') (Modification permise seulement du consentement unanime de la Chambre), 2858
Avance (L') de l'heure (motion McCoig conforme au règlement), 939
Clôture du débat par le motionnaire, 912, 4489
Codification de la loi des chemins de fer (Conférence libre avec le Sénat), 4291, 4292, 4298, 4302, 4305, 4306, 4319, 4323
Comité (Composition d'un) sur les titres et décorations, 1535, 1538
— (Nomination d'un), relève de la Chambre et non d'un comité de celle-ci, 1705
— (Il n'est pas permis de faire allusion aux faits soumis avant que le rapport soit déposé), 3724
— (Rapport d'un) doit guider la Chambre, 4469, 4476, 4477
— (Motion pour adoption d'un rapport de), 2837
— spécial (Une demande de renvoi à un) ne peut être agréée que du consentement unanime de la Chambre, 972
Commission d'économie interne, 4, 630
Débat antérieur de la même session (Il n'est pas permis d'y revenir), 2617, 3006
Décorum (Le) parlementaire interdit les accusations de fraude, 1376
— l'imputation de motifs déshonorants à des collègues, 1385
Deuxième lecture d'un projet de loi (Discussion permise seulement sur le principe qu'il consacre), 1442
Discours du trône (Rétablissement à l'ordre du jour de la discussion sur le), 1, 414

Orateur (M. l')—*Suite.*
Explication sur un fait personnel, le député doit s'en tenir à une simple dénégation, 2083
Foran (J. K.), 633
Français (Nécessité de l'impression du texte) préalablement à la délibération de tout projet de loi, 1436
Inscription au hansard d'un document qui n'a pas été lu à la Chambre, 1870
Interruptions (Un député ne peut poser une question qu'avec la permission du député qu'il interpelle), 2544
— Le député qui a la parole ne peut être interrompu que pour un rappel au règlement ou pour lui poser une question avec son consentement, 1386
Journaux à la salle de lecture des Communes, 879
Juges distingués des magistrats, 2504, 2926
Langage non parlementaire, 1292
Lecture (La) d'un article de journal interdite, 1434
— (La) d'un article de journal commentant la déclaration d'un député n'est pas permise, 3710
— du discours interdite, 122
— d'un document dénonçant le gouvernement interdite sous forme de question, 1393
— (Document inséré au hansard sans), 1870
— de documents interdite; en début de séance, seules des questions d'urgence peuvent être soulevées, 1782, 1783
— d'une lettre comportant un blâme pour le gouvernement interdite par le règlement, 282
— d'un témoignage interdite devant un comité de la Chambre, 3738
Motion (Un seul sujet par), 1141, 1142, 1143
Orateur (Le député doit s'adresser à l'), 3182
Orateurs du Sénat et de la Chambre des Communes (Frais de résidence et de service), 2550, 2551
Ordre du jour (Seulement les questions se rattachant à d'importantes mesures administratives doivent être posées à l'appel de l'), 331
— (Un débat sur la conduite du gouvernement ne saurait être soulevé sur appel de l'), 372
Pertinence (Il n'est pas permis de dévier du sujet principal du débat), 1381, 1387
— (La Chambre des communes n'a pas à s'occuper de questions soulevées préalablement dans d'autres législatures), 1141, 1143
Préambule (L'examen du) d'une loi se fait après délibération des articles, 1689
Privilège (Question de), 1008
Privilèges de la Chambre des communes, 670, 671
Procédure relative aux questions et réponses, 677
Prohibition (Message du Sénat sur la), 4635
Question (Le droit de poser une) ne comporte pas celui de lire un document ou d'engager une discussion, 1539, 2503
Quorum (Tour de parole perdu quand le débat prend fin faute de), 415
Réponse aux questions (Procédure), 676
Retrait de la proposition Hughes au sujet des incidents du noviciat de Guelph, 1307
— McCurdy au sujet de la préférence à accorder aux soldats invalides, 1040
Sénat (Communication d'une dépêche du) belge au président du Sénat canadien, 2038, 2039
— (Amendement fait par le) au projet de modification du Code criminel, 4855
Suspension des séances de la Chambre pendant les délibérations d'une conférence avec les délégués du Sénat, 4094, 4095
Titre (Proposition pour l'adoption de) ne peut être discutée, 2445
Urgence (Il n'y a pas) quand le fait n'est pas de date récente, 1141, 1143

Orateur suppléant (M. l') (G. H. Boivin):
Codification de la loi des chemins de fer (Conférence libre avec le Sénat) amendement McQuarrie rejeté, 4214, 4218
— Amendement Reid adopté, 4217, 4219, 4315
Compte rendu des débats (Droit de le citer), 311
Dépôt de documents (Privilège du leader de la Chambre), 1627
Droit de discuter la motion principale et l'amendement en même temps, 2840
Interruptions (Député qui a la parole ne peut être interrompu), 1562
— ne sont pas permises quand la Chambre ne siège pas en comité, 1218
— et conversations n'ont pas de raison d'être, 2989
Pertinence (La discussion, à propos du projet de réponse à l'adresse, d'un objet inscrit au feuilleton est interdite), 198
Ruthènes (Discussion de la déclaration de M. Richardson au sujet des), 2038

Orateur suppléant (M. l')—*Fin.*
Sénat (Comité spécial du) pour s'enquérir de la navigabilité et des ressources de la baie d'Hudson, 2620

Papineau (Louis-J.) (Beauharnois):
Buste du premier ministre, 2138, 2395
Change (Le) (Ques.), 2236
Contrôleur (Le) du combustible (Ques.), 2236
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3050
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 1248, 1254, 1420
Réseau du Nord-Canadien (Ques.), 1258
Subsides (Intérieur), 4769, 4770
Terrains pétrolifères (Concession de) Ques.), 2292

Pardee (Frederick F.) (Lambton-Ouest):
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 4071
Avance (L') de l'heure, 954
Budget, 3676, 3681
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3252, 3254
Fournitures des ministères, 3327
Juges, 3078
Logements (Construction de), 2657
Marine marchande (Modification de la loi de la), 4073, 4074

Parent (George) (Québec-Ouest):
Chemins de fer de l'Etat (Frais d'exploitation des), 2562, 2563, 2566
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1876, 1887
Chutes d'eau domaniales, 2626, 2639
Discours du trône (Discussion du), 562, 566
Gaspillage des fonds publics, 565, 566
Habitations à bon marché, 563
Insoumis à la loi du service militaire (Traitement des), 566
Laurier (Hommage à la mémoire de), 562
Québec (Sentiments de la province de), 566
Ressources naturelles (Exploitation de nos), 564
Routes, 563
Sibérie (Expédition de), 566
Situation financière, 565
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 562, 563
Documents parlementaires, 2561
Dragage, 2904, 2905
Eclairage, 2612, 2613
Faillites, 2099, 2100
Fournitures des ministères, 3359
Immigration (Modification de la loi de l'), 3343

Parent (George)—*Fin.*
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2923
Nationalité britannique,, 3962
Parcs et réserves forestières, 2403
Pau (Général) (Dépenses relatives à la visite du), 2561
Saint-Charles (Travaux sur la rivière), 2904
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1338
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile), 2879, 2884, 2885, 2886, 2887
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2559
Subsides (Grosse-Ile, quarantaine), 2900; (Ile d'Orléans), 2901
— (Marine et Pêcheries), 2720, 2722
— (Travaux publics), 2441
Vapeurs "Lady Evelyn" et "Princess", 3818

Peck (Lieutenant-colonel Cyrus Wesley) (Skeena):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4292
Colombie-Anglaise (Saumon et flétan de la), 1595
Corps expéditionnaire (Administration du), 1542, 1559
Démobilisation par unités, 337
Discours du trône (Discussion du), 481, 492
Cambrai (Prise de), 482, 485
Currie (Sir Arthur), 485, 486
Currie (Colonel John A.), 487
Dépense des chefs commandant les troupes canadiennes, 482
Démêlés avec certains officiers militaires anglais, 487, 489
Démobilisation, 489
Grand-Tronc-Pacifique (Rachat et exploitation par l'Etat), 491
Laurier (Hommage à la mémoire de), 482
Mons, 485
Rhyl (Emeutes survenues à), 487, 488, 490
Soldats (Union et esprit de corps des), 491
Massett (C.-A.) (Quai à), 628
Milice et Défense (Subsides), 1977
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4326, 4330, 4332, 4333, 4436, 4446, 4449
Soldats canadiens inhumés en France (Tombes des), 346
— (Etablissement des) sur des terres, 3995, 4015

Pedlow (Isaac Ellis) (Renfrew-Sud):
Arthurs (James) député, 2767

Pedlow (Isaac Ellis)—*Suite.*
Assurances (Cies d'), 4134
Blé (Marché du), 1782, 1783
Budget, 3486, 3540, 3832, 3843, 3847, 3848, 3856, 3859, 3860, 3867
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1455, 1456, 1467, 1472, 1705, 1725, 1849, 1850, 1893, 1926, 1927, 2216, 2218, 2227
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4731, 4732, 4733, 4734, 4750, 4751, 4752, 4753
Commission des fournitures du service administratif, 4604
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4405, 4542
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 1404, 1405, 1415, 1416
Discours du trône (Discussion du), 193, 202
Finances (Etat de nos), 199, 200
Gouvernement unioniste, 197, 198
Guerre (Fin de la), 194
Laurier (Eloge de), 193
Libéraux unionistes, 197
Programme du parti libéral, 198, 199
Soldats (Traitement des), 195, 196
Tarif, 201
Draper (P. M.), 4145
Edifices publics (Appareils, fournitures et ameublement), 2613
— (Eclairage), 2613
— (Loyers), 2614
— (Colombie-Anglaise), 2491, 2492
— (Ontario), 2487
— (Stations agronomiques), 2496, 2497
Electricité et force motrice (Cies d'), 4749
Enseignement technique, 3305, 3306, 4038, 4039, 4040, 4041
Faillites, 2579, 2580
Fournitures des ministères, 3337, 3338
Guerre (Crédit de) voir *Crédit de guerre*
Habitations à bon marché, 2673, 2674
Halifax (Maître de port d'), 2919
Immigration (Modification de la loi de l'), 2012, 2029
Incendies (Prévention des), 1636, 1643
Industrie animale (Développement de l'), 3123, 3124
Industrie laitière, etc., 3108, 3112
Insectes destructeurs et autres fléaux, 3104
Inspection du poisson mariné, 3020
Jour d'actions de grâces, 1355
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3961, 4279, 4280, 4414
Papier pour journaux, 4698, 4699, 4700
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4346, 4347, 4353, 4354, 4356, 4357, 4359, 4360, 4361, 4443

Pedlow (Isaac Ellis)—*Fin.*
Poids et mesures, 970, 2243, 2244, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250
Port des lettres, 4785
Publications agricoles, 3116
Rideau-Hall (Améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2610
Routes (Améliorations des), 4567
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis du), 1363
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4007, 4015, 4016, 4017, 4024, 4025, 4027, 4030, 4033, 4034, 4163
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2595, 3965, 3966, 3968
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 3308, 3309, 3310
— (Finances), 4646, 4647
— (Intérieur), 2167, 4200, 4211, 4212
— (Postes), 2177, 2179, 2181, 2184, 2185
Taxe de guerre sur le revenu (Modification de la loi de la), 4136, 4137, 4139, 4140, 4141
Toronto (Port de), 2470, 2475
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2989, 2994
Viandes et conserves alimentaires, 3113

Pelletier (François-Jean) (Matane):
Achat de bois au comté de Matane (Ques.), 1264
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1910, 1911
Discours du trône (Discussion du), 409, 413
Agitation d'après guerre, 409
Cherté des subsistances, 410
Elections en temps de guerre (Loi des), 411
Immigration, 411
Insoumis à la loi du service militaire, 412
Laurier (Hommage à la mémoire de), 409
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile), 411
Industrie laitière, agricole, etc., 3108
Malaise industriel, 3143
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2925
Pilotage, 3291
Titres et décorations, 2840

Power (Charles G.) (Québec-Sud):
Affaires extérieures, 1102, 1103, 1104, 1105, 1107
Argue (Le major), 3196
Armurerie (L') Ross (Ques.), 1014

Power (Charles G.)—*Suite.*
Avance (L') de l'heure, 959
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1654, 1655, 1672
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3068
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1694, 1699, 1704, 1728, 1748, 1756, 1757, 1764, 1856, 1881, 2226
Corps expéditionnaire (Administration du), 1582-85, 1591
Corps (Le) expéditionnaire de Sibérie (Ques.), 1263
Cours martiales outre-mer, 3604
Démobilisation (Indemnité de), 1867
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2543
Edifices civils (Ontario), 2486
— (Québec), 2484
Edifices du ministère de la Marine à Québec (Ques.), 1264
Emeutes au camp de Kinmel, 3603
Engrais, 1631
Fiset (Le docteur Michel), 1867
Gare du Pacifique-Canadien, 3722
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1187
Gregory (Wm T.), 626
Grèves au Canada, 646
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3048
Hôpital central de Toronto (Ques.), 881
Hôpital militaire de Québec (Ques.), 880
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 1243, 1244, 1252, 1253
Immigration (Modification de la loi d'), 2031, 2032, 2033, 2034
Incendies (Prévention des), 1635, 1636, 1640
Installations terminales de Québec (Outillage), 3603
Lac St-Joseph (Hôtel du), 3195
Malaise industriel, 3155, 3162
Milice et Défense (Subsides), 1967, 1968, 1970, 1971, 1973, 1974, 1975, 1980, 1981
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4426
Officiers (Allocation d'habillement aux), 1730
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2873, 4439, 4444, 4446, 4447, 4448, 4449, 4453
Piché (Lieutenant-colonel), 625
Prêts usuraires à des soldats (Ques.), 1014
Produits forestiers (Laboratoire des), 3195
Québec (Bureau de placement de), 1867
— (Edifice de la Marine à), 1495
Réponses données à des questions, 677
Service civil (Annonce des positions vacantes dans le), 2138

Power (Charles G.)—*Fin.*
Soldats atteints d'influenza (Traitement des), 880
— canadiens en service à l'étranger, 1357
— rapatriés (Lieu de débarquement des), 2505, 2506
— (Rétablissement des) dans la vie civile (Subsides), 2885, 2889, 2890
Stuart (Gustave) (Propriété léguée par), 629
Tir (La société de) de Lévis (Ques.), 1260
Troupes (Administration des) d'outre-mer, 2980, 2981, 2983, 2984, 2985, 2987, 2990, 2992
Vingt-deuxième bataillon (Démobilisation du), 1681

Prévost (Jules-Edouard) (Terrebonne):
Canal de la baie Georgienne (Ques.), 879
Commission des pensions (Employés), 637
Corps (Le) expéditionnaire canadien, 4144
Discours du trône (Discussion du), 542, 551
Bénéfices industriels et l'impôt, 548
Canadiens français (Leur exclusion du pouvoir), 549, 550
Cherté de la vie, 544, 546
Dette nationale, 544
Gouvernement unioniste, 543, 550
Laurier (Hommage à), 542
Rapatriement (Médecins nommés par la commission de), 549
Régime fiscal, 546, 547
Enregistrement national (Ques.), 1116, 1356
— (Personnel de l'), 1496
Impôt sur le revenu (Exemptions, juges, ministres), 637, 638
Journaux à la salle de lecture des Communes (Ques.), 330, 878
Soldats canadiens français tués à l'ennemi, 673
Tribunaux d'exemption (Frais des), 1494, 2500

Proulx (Edmond) (Prescott):
Agriculture (Subsides), 3093
Avance (L') de l'heure, 1477
Budget, 3593, 3595, 3651
Canal de la baie Georgienne, 1123
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4321
Chemins de fer nationaux du Canada (Ques.), 1258
Code criminel (Modification du), 4523
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4540, 4543
Currie (Proclamation de sir Arthur), 632
Douanes et accise, 991
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2511

Proulx (Edmond)—*Fin.*
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2493
Elections fédérales, 4785, 4687
Faillites, 967, 2090, 2378, 2576, 2577, 2581
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 888, 890, 891, 892
Hanna (Emplacement de ville de), 1595
Hart (James I.), 627
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1229, 1234, 1235, 1236, 1249
Immigration et Colonisation (Subsides), 2548, 2549
Information publique (Service de l') (Ques.), 759
Juge en chef (Allocation au), 4852
Juges (Modification de la loi des), 2411, 3081, 4379, 4380, 4381, 4388, 4527, 4532, 4597
Nord-Canadien (Terres du) à Fort-William (Ques.), 918
Orateurs du Sénat et de la Chambre des communes (Frais de résidence et de service), 2550, 2551
Pont entre Hawkesbury et Grenville, 2907, 2908
Port Mann (Tête de ligne de) (Ques.), 1017
Postes (Réforme de la loi postale), 2122, 2128, 2129
Rapatriement (Dépense du comité de), 640 (Ques.), 1391
Ridley (John) (Ques.), 2501
Roe (James Sidney) (Ques.), 1263
Routes (Amélioration des), 762, 4052, 4544
Séduction des filles mineures, 2251
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2559
Travaux publics (Appointements), 2441
Visite du prince Fushimi, du Japon, 2561

Read (Joseph) (Prince) (I.P.-E.):
Affaires extérieures, 1092
Avance (L') de l'heure, 937
Chemins de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 983, 984, 985
Discours du trône (Discussion du), 223, 230
Emprunt de la victoire, 223
Etrangers (Traitement des), 226
Gouvernement unioniste, 225
Libéralisme, démocratie, indépendance, 228, 229
Soldats canadiens (Inutile sacrifice de), 224
— (Réintégration des) dans la vie civile, 227
Tarif, 230
Travail improductif, 227, 228
Douanes accise, 1000, 1006
Droits de douane (Réduction des), 856, 858
Empois (Fabricants d') de l'île du P.-E. (Ques.), 1019

Read (Joseph)—*Fin.*
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 914
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 721

Redman (Daniel L.) (Calgary-Est):
Discours du trône (Discussion du), 14, 18
Bolchévisme, 17
Droit électoral, 16
Guerre (Contribution du Canada en hommes et en argent), 15
— Coopération des E.-U., 14
— Empire britannique, son rôle prépondérant, 14
— (Fin de la), 14
— (Problèmes d'après), 16
— Valeur de nos soldats, 15
Hygiène publique (Ministère de l'), 16
Immigration (Contrôle de l'), 16
Instruction professionnelle et technique, 16
Logements ouvriers, 16
Paix (Participation du premier ministre et de ses collègues aux Conférences de la), 15
Pensions, 18
Restauration nationale (Œuvre de), 16
Routes (Amélioration des), 16
Soldats, leur rétablissement dans la vie civile, 17
Immigration (Modification de la loi d'), 2004
Incendies (Prévention des), 1648
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2869
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4024
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1020, 1023, 1025

Reid (L'hon. John Dowsley) (ministre des Chemins de fer et des Canaux):
Accidents du travail, services de l'Etat, 732, 733, 734, 735, 736, 737
Accise (Loyers, combustible, etc.), 2562
Affaire le Roi contre Bélanger, 1060, 1061, 1065
Aqueduc de Matapédia, 777
Avance (L') de l'heure, 945, 955, 956, 966
Billets du Dominion (Impression des), 2545
Blair (H. C.) inspecteur des douanes, 2501
Bureaux de placement, 2557
Charbon sur chemins de fer nationaux canadiens, 1988, 3028
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Chambly (Canal et route de), 2133
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1114, 1651-53, 1654, 1655, 1656, 1657, 1658-

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Suite.*
60, 1661-62, 1663-64, 1666, 1669, 1672, 1673, 2549, 2556, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3313, 3314, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 4778, 4779, 4780, 4781, 4782, 4783, 4849, 4850, 4853, 4854
Chemins de fer (Codification de la loi des), 972
— de l'Etat, 782
— de l'Etat (Différends ouvriers sur les), 1683
— de l'Etat (Locomotives), 1259
— (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 982, 983, 984, 985
— Intercolonial, 2499
— Intercolonial (Fonds de pension de l'), 631
— de Lachine à Jacques-Cartier et Maisonneuve, 1458, 1462, 1463
— (Modification de la loi des), 2729, 2731, 2733, 2735, 2736, 2737, 2738, 2741, 2744, 2745, 2746, 2747, 2749, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2763, 2764, 2765, 2766, 3054, 3057, 3061, 3065, 3075, 3237, 3242-44, 3263, 3264, 4158, 4214, 4217, 4218, 4219, 4288, 4291, 4292, 4318, 4323
— de Moncton à Bouctouche, 1435
Charbon sur chemins de fer nationaux canadiens, 1988, 3028
Chemins de fer nationaux (Cie de), 781, 1015, 1258, 1261, 1448, 1450, 1451, 1452, 1454, 1455, 1456, 1458, 1461, 1469, 1470, 1472, 1475, 1476, 1477, 1675, 1685, 1686, 1688, 1690, 1693, 1695, 1707, 1710, 1722, 1723, 1725, 1727, 1736, 1739, 1745, 1746, 1747, 1748, 1750, 1751, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1766, 1776, 1784, 1785, 1786, 1796, 1797, 1824, 1827, 1828, 1835, 1842, 1843, 1844, 1845, 1850, 1854, 1895, 2188, 2224, 2225, 2226, 2236, 2568
Chemin de fer Nord-Canadien (Arbitrage relatif aux émissions du), 1261
— (Employés du), 881
— (Terres du) à Fort-William, 918
— (Permutations de fonctionnaires) à Moncton, 780
— de Québec au lac Saint-Jean, 1016
— de Québec-Saguenay, 2555, 2556
— Québec et Oriental, 630
— de St-Jean (N.-B.) à Québec, 42, 2678, 2679, 2916, 2917
— (Sous-ministre des), 1261
— (Subventions en espèces des), 629
— Tracé des voies ferrées, bill relatif au, 2619, 2620

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Suite.*
— National Transcontinental, 643, 2501, 3193
— (Accidents sur le), 1258
— (Gares du), 1257
(Voir aussi *Grand-Tronc* et *Grand-Tronc-Pacifique*)
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Douanes et accise, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000, 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007
Douanes et Revenu de l'Intérieur, 2549
Droits de douane sur chaussures américaines, 1016
— (Remise de), 675
— (Recettes de) dans le comté de Dorchester, 919
Edifices du ministère de la Marine à Québec, 1264
Edifices publics sur la Grande-Allée, Québec, 1014
Electricité et force motrice (Cies d'), 4735, 4745, 4746, 4749
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Fort-William et Port-Arthur (Elévateurs), 630
"Gazette du Canada" (La), 2561
Grains de semence (Achat de), 2552
Grand-Tronc (Caisse de retraite et de prévoyance du), 1260
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre), 415
Grève (La) de Winnipeg, 2617
Halifax (Gare maritime d'), 2501
Houille consommée par les chemins de fer, 638
Imprévu (Subsides), 2567, 2568
Kent House (Emplacement de), 1014
Lachute (Douanes de), 1014
Matane (Achat de bois au comté de), 1264
Montréal (Terminus et tunnel à), 1259
Napadogan (N.-B.) (Emmagasinage de glace à), 1010
Navires de l'Etat, 1013
Orateurs du Sénat et de la Chambre des communes (Frais de résidence et de service), 2550
Ottawa (Gare centrale d'), 1259
Passages à niveau (Supression des), 727, 728, 729, 730, 972, 973, 974
— (Accident à un), comté Dorchester (Ques.), 1010
Pénitenciers (Allocation aux), 2546
Port Mann (Tête de ligne de), 1017
Postes (Réforme de la loi postale), 2106
Pugwash (Embranchement de), 3195
Recherches scientifiques, 1780

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Fin.*
Revenu de l'Intérieur (Modification de la loi du), 1650-51
Rideau-Junction (Emplacement de), 2501
Ridley (John), 2501
Rivière-Ouelle à la Malbaie (Service de bateau traversier de la), 4491
Roe (James Sidney), 1263
Routes (Amélioration des), 761, 762, 818, 4043, 4044, 4045, 4046, 4047, 4051, 4052, 4053, 4054, 4055, 4056, 4058, 4060, 4061, 4063, 4064, 4068, 4070, 4071, 4544, 4548, 4549, 4550, 4582, 4584, 4587, 4590, 4593, 4594
Route (La) de Saint-Zotique à la rivière Beaudette, 2235
Saint-Charles (Rivière) Québec, 1015
Saint-Malo (Ateliers de), 1258
Service civil (Réorganisation du), 1781
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2558, 2559
Subsides (Marine et Pêcheries), 2716, 2724
— (Travaux publics), 2434
— (Motion et bill des), 2568
Spiritueux (Importation des), 1593
Taxes sur objets de luxe, 781
Tracteurs agricoles (Importation de), 2136
Trent (Salaires payés sur le canal de la), 3721
Vapeur "T. J. Drummond", 2500
— "McKee", 1259, 2500
— "Voyageur", 1259
— "Willihad", 644
Welland (Gardiens d'écluses sur le nouveau canal), 629

Reid (John Flaws) (Mackenzie):
Affaires indiennes, 4830
Agriculture (Subsides), 3093, 3097
Aliments pour bétail (Exportation d'), 2136
Avance (L') de l'heure, 962
Budget, 3498, 3728, 3734, 3870
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3071, 3072
Constructions maritimes du gouvernement, 672
Discours du trône (Discussion du), 609, 616
Embargo, 609
Laurier (Hommage à), 611
Ouest (Attitude des cultivateurs de l'), 610
Rétablissement dans la vie civile, 611, 613
Tarif douanier, 614, 616
Wood (M.), 610
Immigration (Modification de la loi de l'), 2036, 2047
Lignite (Briquettes de), 3606
Liqueurs alcooliques, 2456
Navires construits par le gouvernement depuis 1917

Reid (John Flaws)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 4060
Subsides (Travaux publics) Alberta, 2490

Richardson (Robert Lorne) (Springfield):
Avance (L') de l'heure, 927, 928, 959
Budget, 3544, 3790, 3801
Chemins de fer d'Edmonton à Dunvegan et Colombie-Anglaise, 1254
— du Grand-Tronc, 1256
— (Modification de la loi des), 2754, 4291, 4315
— nationaux (Cie des), 1696, 1701, 1795, 1714, 1829, 1834
Cherté de la vie, 4479, 4480
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4541
Crise industrielle dans l'Ouest, 2916
Dépôt d'un rapport du comité des débats, 1206, 2292
Discours du trône (Discussion du), 392, 409
Esprit de parti (Atténuation de l'), 392
— (Méfaits de), 392, 404
France sous les armes (Toute la), 405
Infirmières (Dévouement et héroïsme de nos), 404
Nécessité de l'économie dans la vie publique, 402
Politique fiscale du parti libéral, 406
— de l'Ouest, 408
Québec et les Canadiens français (Eloge), 408
Soldats (Sacrifices et héroïsme de nos), 405
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 909
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre du), 330, 1159, 1160, 1161, 1163, 1164, 1165, 1170, 1196, 1197
Immigration (Modification de la loi d'), 1998, 1999, 2000, 2006, 2034, 2035
— (Subsides), 2701, 2702, 2703, 2704, 2706
Liqueurs enivrantes, 2787, 2789, 2793, 2795
Milice (Modification de la loi de la), 4118
Papier pour journaux, 4702, 4704, 4705, 4707
Publication (Rapport du comité de), 1491
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1347, 1348, 1349
Subsides (Finances), 4645, 4646, 4647
— (Travaux publics), 1321
Titres et décorations, 1507, 1513, 2846
Tribunal de commerce, 4671, 4672

Robb (James Alexander) (Chateauguay-et-Huntingdon):
Affaires d'initiative gouvernementale, 1681, 1683
Agriculture (Subsides), 3089, 3090, 3091, 3092, 3097
Assèchement des terres domaniales, 739, 740, 741, 742

Robb (James Alexander)—*Suite.*
Bétail et produits du bétail, 2150, 2151, 2153, 2154, 2155
Bienvenue à l'hon. Dr Béland, 4
Blé (Fourniture de) (Convention entre le Canada et la Grèce pour), 3028, 3029
— (Le marché du), 1783
Budget, 3834, 3835, 3841, 3843, 3845, 3846, 3848, 3851, 3853, 3857
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Chambre (Travaux de la), 2502
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1662, 1663, 1664
Chemins de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 985
— (Modification de la loi des), 3065, 3073, 4094, 4218
— nationaux (Cie des), 1690, 1950, 2232
Cherté de la vie, 4472, 4473
Chutes d'eau, 2622, 2623, 2624, 2626, 2632, 2633, 2636
Comité de sélection, 3
Commerce du Canada (Mesures préjudiciables au), 75
Commission canadienne du commerce, 673
Douanes et accise, 993
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Elections dans cinq collèges vacants, 3028
Grains (Modification de la loi des), 4102, 4103, 4104, 4107, 4224, 4237, 4245, 4247, 4248, 4249, 4252, 4255
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 716, 717
Grève (La) de Winnipeg, 2617
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3047
— (Ouverture d'un crédit de), 1416, 1417, 2333, 2335, 2337
— (Ajournement du bill des mesures de), 2239
Habitations à bon marché (Prêt de 25 millions pour), 2650, 2673, 2674
Impôt sur le revenu, 2396
Industrie animale (Développement de l'), 3122
Laurier (Décès de Sir W.), funérailles, 3
Marquage des récipients (Projet de résolution concernant le), 2445, 2446
Milice (Les comptes de la) (Ques.), 2293
— (Projet portant modification de la loi de la), 4115, 4120, 4148
Militaires outre-mer (Justifications relatives aux frais), 1781
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1045
Passages à niveau (Suppression des), 728
Pensions (Guerre européenne et milice active), 3128

Robb (James Alexander)—*Fin.*
Placers du Yukon, 658
Poids et mesures (Bill sur les), 2240
Rapatriement des fils de cultivateurs, 2041
Rapport non encore déposé, 921
Remises de droits de douane, 675
Routes (Amélioration des), 4046, 4047, 4549, 4550
Saint-Jean (Port de), 2465, 4462
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grain de), 656, 1079, 1081
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147, 1148
Sharpe (Lt.-col.) (Décès du), 3
Sibérie (Commission commerciale en), 640
Statistique (Modification de la loi de la), 620, 621, 622
Subsides (Finances), 4642
— (Intérieur), 4195, 4206, 4207, 4209
— (Rétablissement du soldat dans la vie civile), 4839, 4840, 4841
Tarif douanier (Modification du), 4134, 4151, 4152, 4154, 4155
Tribunal de commerce, 4689, 4690, 4692
Vancouver (Port de), 3887, 3891
Viandes et conserves alimentaires, 749, 754, 756

Ross (Duncan Campbell) (Middlesex-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 938
Bétail et produits du bétail, 2154, 2155
Cabinet de guerre impérial, 377, 378
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3220, 3221
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1711, 1738, 1740, 1741
Discours du trône (Discussion du), 520, 528
Classe agricole (Situation de la), 524
Concorde (Importance de la maintenir au pays), 528
Currie (Sir Arthur), 520
Elévateur de l'intérieur pour le centre et l'ouest d'Ontario), 526
Hygiène publique, 524
Loi électorale, 523
Lumière du jour (Loi pour la meilleure utilisation de la), 525
Réforme fiscale, 527
Soldats canadiens (Louanges), 521
— (Rapatriement), 521, 522
— (Rétablissement dans la vie civile), 522
Immigration (Modification de la loi de l'), 3343
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4425, 4426
Parcs et réserves forestières, 3198, 3199
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3015, 3016

Ross (Duncan Campbell)—*Fin.*
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1343
Terres domaniales (Arpentage des), 966
— (Drainage des), 669, 670

Rowell (L'hon. Newton W.) (président du conseil):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2142
Aéroplane (Traversée de l'Atlantique en), 2234
Affaires extérieures, 1083, 1089, 1090, 1091, 1096, 1097, 1098, 1099, 1001, 1105, 1106, 1107, 1108, 1113
Broderick et Snowden, 760
Budget, 3533, 3546, 3764, 3767, 3777
"Bulletin Officiel" (Le) du Canada, 781
Bureaux de poste de Toronto, Montréal et Winnipeg (Opérations), 2865
Bureaux de poste de Québec et d'Hamilton (Opérations), 2865, 2866
"Canadian Daily Record", 760
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4313, 4314
— nationaux (Cie des), 1820, 1824, 1846
Chutes d'eau et barrage du Saint-Laurent, 2039
Comité des pensions (Création), 144
Commission départmentale des achats, 1206
— des fournitures, 3950, 3951, 3952, 3953, 3954, 3956, 3957, 4601, 4602, 4603, 4604, 4605, 4612, 4613
Conférence de la paix (Plénipotentiaires canadiens à la), 1434
Cour d'appel impériale, 1115
Courrier d'outre-mer, 922
— transatlantique (Débarquement du), 965
— (Service des), 1870
Dafoe (John), 1012, 1866
Décrets du conseil, 914, 2236
Deep Brook (Employés du bureau de poste de), 784
Dépêches (Transport des) à Montréal, 1017
Discours du trône (Discussion du), 373, 385
Allemagne et Canada (Evolution politique divergente), 373, 374
Bolchévisme, 383, 385
Cabinet de guerre impérial, 374, 378
Conférence de la paix (Statut du Canada à la), 381, 383
Currie (Général Sir Arthur), 385
Guerre (Effet sur le statut politique mondial du Canada), 374, 381
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Dorchester (Bureaux de poste de), 760, 761
Electricité et force motrice (Cies d'), 4738, 4739, 4740, 4742
Enregistrement national, 759, 760, 880, 1017, 1115, 1116, 1356, 1357, 1496, 2235, 2236

Rowell (L'hon. Newton W.)—*Suite.*
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Facteurs (Les) de Toronto, 883, 1393
Fournitures des ministères, 3325, 3329, 3334, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 2618, 2619, 2642, 2810, 2811, 3950, 3964
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (Subsides), 2413, 2414, 2418, 2419, 2427, 2428, 2429, 2430, 4836, 4837, 4838
Grève (La) de Winnipeg, 2617, 3985, 3986, 3987
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3046, 3047, 3048, 3050
— (Commission des achats de), 1263
— (Mesures de), 4287
— (Mission de) et représentation à Washington, 1114
Habitations à bon marché, 2642, 2646, 2647, 2648, 2649, 2654, 2655, 2657, 2658, 2659, 2661, 2662, 2663, 2666, 2667, 2668, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 878, 1208, 1217, 1218, 1219, 1227, 1228, 1229, 1231, 1232, 1233, 1234, 1236, 1237, 1239, 1242, 1246, 1247, 1248, 1250, 1251, 1252, 1253, 1418, 1420, 1422, 1425, 1426, 1427, 1430, 1431, 1432, 1433
Indes (Famine aux), 2728, 2729
Information publique (Service de l'), 759, 2236
L'amiral sir John Jellicoe, 783
Laflamme (J. C. K.), 783
Lamontagne (Mlle), 2041
Ligue des nations, 2130
Liqueurs enivrantes, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2804, 2805
Marshall (Hall) (Le lieutenant), 1866
Monument de Louis Hébert à Québec, 2553
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3961, 3962, 3964, 4276, 4277, 4500
New-Carlisle (Receveur de la poste de), 759
Papier pour journaux, 4710, 4828, 4829
Pensions (Dépenses imprévues de la commission des), 2554
Pensions militaires (Modification de la loi des), 918, 1116, 1357, 2554, 2869, 3125, 3194, 4071, 4143, 4170, 4173, 4174, 4175, 4176, 4177, 4178, 4179, 4180, 4181, 4324, 4325, 4326, 4328, 4329, 4330, 4331, 4332, 4333, 4335, 4336, 4337, 4339, 4340, 4341, 4342, 4343, 4348, 4349, 4352, 4353, 4354, 4355, 4356, 4358, 4359, 4360, 4361, 4363, 4430, 4434, 4435, 4445, 4446, 4447, 4448, 4449, 4451, 4452, 4453, 4454, 4455
Pension aux sœurs de feu le colonel Harry Baker, député, 3129

Rowell (L'hon. Newton W.)—*Fin.*
Port (Le) des lettres, 777
Port des journaux, 758, 759
Postes (Ministère des) (Dépenses imprévues), 2549
— (Fédération des employés des), 2443
— (Indemnité de vie chère aux employés des), 1491 1493
— (Traitement des employés des), 1871, 1872
— (Réforme de la loi des), 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2123, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130
— (Subsides), 2169, 2175, 2177, 2181, 2185
Postiers de l'Ouest (Nomination permanente des), 3949, 3950, 4501
Publicité (Département de la), 782
Rééducation professionnelle des soldats, 1053, 1056, 1058
Routes (Amélioration des), 4550, 4551, 4552, 4553
Saint-Laurent (Forces hydrauliques du), 2080, 2081, 2499
Selkirk (Le receveur de la poste de), 1358
Service postal, 2566
— à Carleton (P.Q.), 759
Service (Le) postal transatlantique, 1782
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2560
— (Rétablissement des) dans la vie civile) (Subsides), 2876, 2877, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893
Statistiques postales, 3025
Subsides (Finances), 4642, 4643, 4648, 4649
— (Imprévu 1917-1918), 2567
— (Intérieur), 2157, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168
— (Milice et Défense), 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987
Thorold (Bureau de poste de), 1491
Titres et décorations, 2854
Traité (Le) de paix, 2186, 2237, 2239
— et la journée de huit heures, 2081
— (Clause du) relative au travail, 2132
Visite du général Pau, 2561
— du prince Fushimi, du Japon, 2561
Washington (Représentant du Canada à), 2295

Savard (Edmond) (Chicoutimi-et-Saguenay):
Boudreault (Benjamin), 1495
Côté (Louis), 2677
Discours du trône (Discussion du), 423, 428
Canadiens français (Titres de gloire des), 423, 424
—, obstacles à leur recrutement, 424, 425

Savard (Edmond)—*Fin.*
Cherté des subsistances, 426
Courrier d'entreprise entre Saint-Siméon et Tadoussac, 428
Favoritisme politique, 427
Laurier (Eloge de), 423
Receveurs de la poste (Mode de nomination des), 427, 428
Saint-Gédéon (Nouveau directeur de la poste à), 426, 427
Service de batellerie entre Tadoussac et Sainte-Catherine, 428
Service militaire obligatoire (Application de la loi du), 440, 441
Sibérie (Expédition de), 425
Soldats réformés (Traitement des), 427
Station agronomique au lac St-Jean, 428
Suffrage féminin, 426
Enregistrement (Bureau du registraire à Montréal) (Ques.), 1011
Girard (Emeride) (Ques.), 1010
L'heureux (Le major Napoléon) (Ques.), 1016
Pariseault (Le lieutenant) (Ques.), 919
Saguenay et Labrador (Communications entre le), 2676
Tadoussac et Labrador (Communications entre), 3458

Scott (F. Stewart) (Waterloo-Sud):
Budget, 3432, 3439
Chemins de fer nationaux (Cie des), 2203, 2205, 2208

Séguin (Paul-Arthur) (L'Assomption):
Enregistrement national (Service de l'), 2395
Sous-registraires, 1989

Sexsmith (John A.) (Peterborough-Est):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3100
Avance (L') de l'heure, 930, 931
Budget, 3468, 3872
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2758, 2761, 2762, 4320
Engrais, 2572, 2573, 2574
Industrie laitière (Subsides) transports, 3106
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4337
Routes (Amélioration des grandes), 827, 828
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis), 1373
Tarif douanier (Modification du), 4153, 4154

Shaw (Hugh Murray) (McLeod):
Budget, 3718
Industrie animale (Développement de l'), 3119
Subsides (Intérieur), 4767

Sheard (Charles) (Toronto-Sud):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2746, 2755, 3228, 3229, 3246, 3247, 3248, 3249
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1712, 1715
Discours du trône (Discussion du), 81, 91
Commission du Service civil, 88, 89
Elections en temps de guerre, 83
Epidémies, 85
Etrangers ennemis, 83
— autres, 83
Hygiène publique, 85
Immigrants, 85
Impôt sur les bénéfices industriels, 87, 88
Maladies, 86
Médicaments brevetés, 86
Mennonites, 84
Postiers, 89
Rééducation, 84
Soldats réformés (Pensions aux), 82
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 84
Travaux publics, 87
Divorce, 3925
Electricité et force motrice (Cies d'), 4742, 4743, 4744, 4745, 4746
Douanes et accise, 992
Engrais, 2570
Epiciers en gros (Association des), 2394, 2465, 3024
Habitations (Aide à la construction d'), 2648
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1219, 1224, 1227, 1228, 1229, 1231, 1232, 1233, 1234, 1240, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1248, 1249, 1250, 1251, 1419, 1421, 1423, 1425, 1426, 1427
Incendies (Prévention des), 1636, 1640
Marchands de gros (Association nationale des), 1257
Milice (Modification de la loi de la), 4120
Passages à niveau (Suppression des), 729
Pensions à des soldats canadiens (Ques.), 918
Poisson (Inspection du), 987
Preston (W. T. R.), 4286
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grain de), 656
Service civil (Nouveau classement du), 2391
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2589, 2598, 2599
Terres domaniales (Arpentage des), 966
Titres et décorations, 2812, 2820, 2822

Sifton (L'hon. Arthur L.) (ministre des Douanes et du Revenu de l'Intérieur):
Budget, 3391, 3393
Terres scolaires, 4143

Simpson (Thomas Edward) (Algoma-Ouest):
Budget, 3699, 3702

Sinclair (John H.) (Antigonish-et-Guysboro):
Accidents du travail, service de l'Etat, 733, 734, 738
Aéronautique (Contrôle de l'), 2140, 2146
Affaires extérieures, 1089
Affaires indiennes, 4834, 4835, 4838, 4841, 4848, 4849, 4850, 4851, 4852, 4854
Affaires navales, 2931, 2934, 2947, 2955, 2958, 2965, 2967, 2968, 2969
Amherst (Camp de détention d'), 3990
— (Paiement à des médecins d'), 3509
— Mineral Water Co., Ltd, 4143
Assèchement des terres domaniales, 739, 740, 742, 743, 744
Auditeur général (Rapport de l'), 535
Autoyacht (L') "Helena", 4144
Banques (Excès de circulation des), 1146
Bear River (Maître du port à), 3373
— (Préposé de l'engagement à), 3372
Brevets d'invention, droit d'auteur, etc. (Projet concernant les), 4168, 4169
Bruce (Le Dr) (Rapport du), 1540
Budget, 3836, 3846, 3848, 3855, 3863, 3864, 3865, 3875, 3876, 3969, 3972, 3973, 3974, 3975, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984
"Bulletin Officiel du Canada" (Ques.), 787
Bureaux de poste (Nomination des directeurs des), 1595
"Canadian Warrior" (Le vapeur), 3458
Caisse de prévoyance, 2133
Censure des câblogrammes (Ques.), 883
Chalutiers (Vente de) (Ques.), 783
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 3307, 3308, 3312, 3313, 3314, 3317, 3319, 3320
Chemins de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 975
— du Grand-Tronc, 1230
— (Modification de la loi des), 2759, 2766, 4319
— nationaux (Cie des), 1455, 1472, 1475, 1740, 1742, 1745, 1753, 1754, 1758, 1763, 1764, 1767, 1768, 1769, 1777, 1793, 1854, 1858, 1887, 1889, 1890-91, 1918, 1919, 2222
— de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2917
— (Subventions en espèces aux), 629
Chômage (Loi contre le) (Ques.), 918
Chutes d'eau domaniales, 2622, 2624
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4732, 4755, 4756, 4757, 4758, 4759, 4760, 4764
Code criminel (Modification du), 4523, 4524
Collège naval royal du Canada, 2969, 2970
Commission du Commerce, 4718, 4720, 4721, 4728
— des fournitures du service administratif, 4603, 4614
— des achats de guerre (Ques.), 1263
— d'embellissement d'Ottawa, 4402, 4403

Sinclair (John H.)—*Suite.*
— d'établissement des soldats (Ques.), 1115
— des vivres (Dépenses), 627
Construction maritime, 2298, 2299, 2305, 2311, 2315, 2349, 2357
Corps expéditionnaire (Administration du), 1571, 1575
Décret du conseil nº 3168 (Ques.), 914
Deep Brook (Employés du bureau de poste de) (Ques.), 784
Discours du trône (Discussion du), 53, 65
Commissions, 63, 64
Emprunt de la victoire, 58
Gouvernement par décret du conseil, 58
— des partis, 58
— unioniste, 56, 57
Guerre (Fin de la), 54
Laurier (Hommage à), 53, 54
Loi électorale, 62
Navires (Construction de), 55, 56
Personnel administratif, 60
Provinces et Dominion, attributs respectifs, 55
Réciprocité, 61
Routes (Amélioration des), 55
Soldats et marins (Pensions et rétablissement dans la vie civile), 54, 63
Timbres d'épargne de guerre, 59
Vivres (Commission de contrôle des), 59, 60
Douanes et accise, 992, 993, 994, 996, 997, 998, 1000, 1001, 1003, 1004, 1005, 1006
Duchemin (H. P.), 1868
Eclairage au gaz et à l'électricité, 2602
Edifices publics en général (Stations agronomiques), 2497
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2491
Edifices publics à Guysborough (Ques.), 882
Edifices civils (Ontario), 2484, 2485
— (Québec), 2481, 2483
Elections fédérales, 4785, 4687, 4794, 4795, 4796, 4809, 4812, 4813, 4815, 4816, 4818, 4819
Emprunt de 75 millions, 4352
— de 100 millions (Coût de l'), 1989
— de 100 millions, 4397, 4398, 4399, 4401
Engrais, 2570, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2573
Enseignement technique, 3298, 3299, 3300, 3304, 3933, 4035, 4040
Etoile de bronze (Distribution), 627
Etrangers ennemis (Tutelle des biens des), 1595
Excavateurs (Achat d') du Pacifique-Canadien, 1990
Faillites, 2066, 2067, 2088, 2090, 2099, 2100, 2101
Fonds patriotique (Le), 1208

Sinclair (John H.)—*Suite.*
Fort Lawrence (Travaux publics à), 3817
Fourgons et rails (Commandes de),
Fournitures des ministères, 3329, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3364, 3367, 3368, 3369, 3370
Généraux canadiens (Portraits des), 1987
Goodwin (Le docteur B. E.), 4220, 4626
Gordon (G. W.) major honoraire, 1496
Guerre (Crédit de) (Ouverture d'un), 2288, 2341
Habitations à bon marché, 2672, 2673
Halifax (Gare maritime d') (Ques.), 2501
— (Maître du port d'), 2809
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1227, 1228, 1229, 1231, 1237, 1247, 1248, 1252, 1432
Immigration (Modification de la loi de l'), 1951, 1956, 2049, 2050, 2062, 2063, 2064, 2065
Impôt sur les bénéfices du commerce (Produit de l'), 1868
Journaux (Publication des noms des propriétaires de), 1625, 1627
Juges des tribunaux de comté, 2676
— (Modification de la loi des), 4827
Lainages (Exportation de) (Ques.), 881
Lewis (J. H.), 3196
Lignes télégraphiques et téléphoniques, etc., 2909, 2910, 2912
Magistrature (Vacance dans la), 1873
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2919, 2920, 2922, 2925, 3895, 3896, 4076, 4078, 4082, 4083
Marine (Priorité des congés), 2043
Milice (Modification de la loi de la), 4132
"Minto" (Achat du brise-glace), 3373
Londres (Mission canadienne à), 1988
Mission britannique de guerre, 1730
Monnaie (Nouvelle émission de), 667
Morris (Le colonel), 2676
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4274, 4426, 4427, 4428
Navires canadiens (Réquisition de), 1990
— de l'Etat (Ques.), 1012
— marchands de l'Etat (Ques.), 1355
Nord-Canadien (Employés du) (Ques.), 881
— (Réseau du) (Ques.), 2568
Noviciat de Guelph, 1296
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1145
Ottawa (Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts d'), 2605
Parcs et réserves forestières, 2403
Passages à niveau, 972, 973
Pêche du saumon (Modification de la loi), 1914, 970
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018
Pêcheries (Piscifactures, construction et entretien de), 3021, 3022, 3023

Sinclair (John H.)—*Suite.*
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2874, 4336, 4337, 4341, 4352, 4353, 4437
Pilotage (Modification de la loi du), 3289, 3290, 3291
Poids et mesures (Modification de la loi des), 990, 2240
Poisson (Inspection du), 987, 988
Port des journaux (Ques.), 758
Port de Saint-Jean, 4458, 4459, 4461, 4462, 4493
Postes (Réforme de la loi postale), 2108, 2109, 2112, 2114, 2116, 2128
Procédure relative aux questions et réponses, 677
Production (Encouragements à la), 2677
Poursuites pour vente d'alcool (Ques.), 918
Recrutement (Dépenses afférentes au) (Ques.), 1011
Revenu de l'Intérieur (Infractions au règlement du), 1596, 3372
Rideau-Junction (Emplacement de) (Ques.), 2501
Routes (Construction des grandes), 773, 774, 4544
Salaires (Commissaire des), 1990
Sauvetage (Postes de) et récompenses, 2969
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 655, 1079
Service civil (Réorganisation du), 1620, 3031, 3033, 3038
Service de goélette entre Pictou, New-Glasgow et Mulgrave, etc., 1353, 1354
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis), 1371
— d'outre-mer (Dépenses du), 2915
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147
Service postal maintenu entre le Canada et l'Angleterre, 1332, 1333
Service à vapeur entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, 1352
Sibérie (Commission économique déléguée en), 1595
Soldats (Avocats de la commission de l'établissement des) (Ques.), 918
— (Etablissement des) sur des terres, 4011, 4018, 4035
— (Prêts du bureau d'établissement des) en N.-E. (Ques.), 883
— d'Halifax (Mise en congé des), 1731, 1780
— (Rétablissement des), dans la vie civile, 2886, 2887, 2887, 2888, 2891
Statistique (Modification de la loi de la), 620, 621, 622, 623
Subsides (Finances), 4636

Sinclair (John H.)—*Fin.*
— (Immigration), 2682, 2683, 2701
— (Intérieur), 2162, 4196, 4200, 4201, 4203, 4204, 4210, 4212
— (Marine et Pêcheries), 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2724, 2725, 2726, 2727
— (Milice et Défense), 1977, 1984, 1986
— (Postes), 2180, 2181, 2182
— (Travaux publics), 1315, 2434, 2435
— (Alberta), 2487
— (Loyers, etc.), 2498
— (Ponts et rivières en N.-E.), 2895, 2896, 2899
— (Port de Toronto), 2469, 2470
Subventions (Les) aux provinces (Ques.), 777
Sucre brut (Taux de transport pour), 3605
Taber (Région d'irrigation du), 4364
Taxe de guerre sur le revenu, 4134, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141
Terres affectées aux écoles (Ques.), 884
— (Concessions de) (Ques.), 784
Tracteurs agricoles (Achat de), 1595, 2136
Vancouver (Port de), 3882, 3883
Vapeur (Le) "Canadian Warrior", 3604, 4395
— "T. J. Drummond" (Ques.), 2500
— "A. J. Mckee", 1259, 2500
— "Prince-George" (Ques.), 778
— "Voyageur" (Ques.), 1259
— "Willihad", 644
Viandes et conserves alimentaires, 746, 747, 750, 753, 754, 757
Warren (B. L.), 3989

Sinclair (John Ewen) (Queen) (I.P.-E.):
Agricole (Exploitation) de l'île du Prince-Edouard, 626
Agriculture (Fermes expérimentales), 3100, 3101
— (Institut international d'), 3116
Brise-glace (Le) "Earl Grey" (Ques.), 2236
Charlottetown (Maison de convalescence à), 2395, 4625
Chemin de fer du gouvernement canadien, (Charbon),
Dalton (I.P.-E.) (Sanatorium de), 3989
Discours du trône (Discussion du), 476, 480
Administration, manque de coopération entre les gouvernements, 477, 478
Droit électoral, 480
Gouvernement par décrets, 479
Hygiène publique, 477, 478
Laurier (Hommage à la mémoire de), 476
Pêcheries, 479
Routes (Amélioration des), 477
Soldats canadiens (Hommages à la bravoure des), 477

Sinclair (John Ewen)—*Fin.*
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 479
Suffrage féminin, 480
Transports de l'I.-P.-E., 479
Halifax (Maître de port d'), 2919
Industrie laitière (Subsides), 3107
Juges (Modification de la loi des), 4377, 4532, 4533
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3019
Publications agricoles, 3115
Routes (Amélioration des), 4593, 4594
Service naval (Recrues pour le), 675
Subsides (Chemin de fer), 4782, 4783

Smith (Wm) (Ontario-Sud):
Avance (L') de l'heure, 929

Stacey (Frank B.) (Westminster):
Budget, 3522, 3526
Discours du trône (Discussion du), 428, 434
Ecusson national: Honneur, vérité, tolérance, 433
Fraser (Terres riveraines du), leurs avantages au point de vue de la petite culture, 430
Laurier (Hommage à la mémoire de), 428, 429
Loi constitutive du Canada (Ceux à consulter en vue de sa modification), 432
Partis et esprit de parti, leur utilité, 429, 430
Postiers (Rémunération insuffisante des), 431
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 430
Terres disponibles de l'île de Seabird, 431
Unité nationale, 433
Représentation (Modification de la loi sur la), 5, 758
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4018, 4021, 4022, 4025, 4163

Steele (Michael) (Perth-Sud):
Avance (L') de l'heure, 947, 948
Ciment (Les droits sur le), 1678
Commission des vivres du Canada, 2864
Décrets du conseil (Ques.), 2236
Discours du trône (Discussion du), 100, 105
Bolchévisme, 103, 104
Démobilisation, rapatriement, reconstruction, 100
Education professionnelle, 100
Gouvernement d'union, 101
Hygiène publique, 101, 102
Immigration, 104, 105
Divorce, 3920, 3930
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1234, 1424, 1427, 1428

Steele (Michael)—*Fin.*
Immigration (Modification de la loi de l'), 2007, 2008, 2058
Indes (Famine aux), 2728
Poisson canadien en Europe (Vente du), 2864
Service civil (Réduction et réorganisation du), 1615-17, 2767, 3129
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés (Bill concernant les), 2586, 2588, 2589, 2590, 2592, 2596, 2600, 3967, 3968, 4083
Subsides (Postes), 2178
— (Travaux publics), 2438

Stevens (Henry Herbert) (Vancouver-Centre):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2140
Avance (L') de l'heure, 947
Budget, 3445, 3451, 3976, 3977
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2753, 2756, 2760, 2761, 3211, 3212, 3213, 3214
Chinois (Etudiants) (Ques.), 784
Coalition, monopoles, trusts et mergers, 4732
Commission du commerce, 4630, 4631, 4632
Construction maritime (Subsides), 2307
Cuivre (L'affinerie du) au Canada (Ques.), 1148
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 907
Fort-William et Port-Arthur (Elévateurs), 630
Gendarmerie du N.-O. (Subsides), 2421, 2425
Grains (Modification de la loi des), 4093, 4094, 4096, 4097, 4098, 4227, 4228, 4229, 4230, 4231, 4232, 4233, 4236, 4240, 4249
Grains (Transport des) sur les Grands lacs, 624
Guerre (Crédit de), 2260
Immigration de sujets dangereux (Prohibition de l'), 802, 804, 805, 806
Juges (Modification de la loi des), 2405, 2406, 2410, 3077
Port-Arthur et Fort-William (Voir *Fort-William*)
Rééducation professionnelle des soldats au-dessous de l'âge militaire, 1049, 1052, 1055, 1058
Rééducation professionnelle (Service de) (Ques.), 885
Routes (Amélioration des), 4056
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1332
Subsides (Travaux publics), 2307
Vancouver (Bureau des pensions de), 3509
— (Commission du port de), 4167
Vol aérien transatlantique, 2675

Stewart (Thomas Joseph) (Hamilton-Ouest):
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2764, 3051, 3054, 3065, 3067, 4292, 4293
Juges (Modification de la loi des), 4384, 4387
Téléphone (Droits de la Cie Bell de), 2764

Stewart (John A.) (Lanark):
Assurance (Cie d'), 4133
Commission des fournitures du service administratif, 4610, 4611, 4612
Liqueurs alcooliques, 2453, 2455, 2457
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2587, 2593, 2598

Sutherland (Donald) (Oxford-Sud):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2149
Avance (L') de l'heure, 931, 934
Aviation (Décorations aux membres du corps d'), 342
Bétail et produits du bétail, 2153, 2154
Budget, 3777
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2759, 2762, 2763, 2764, 4305, 4306, 4307, 4314
Commission des pensions, 630
Elévateurs de têtes de lignes (Ques.), 916
Grains (Modification de la loi des), 4226, 4240
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3050
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1229
Immigration (Modification de la loi de l'), 1965, 1967, 1993, 1995
Routes (Amélioration des), 4048
Service civil (Réduction et réorganisation du), 1622-23
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1033, 1035
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 2882, 2883, 2884
Subsides (Immigration), 2705, 2706
— (Postes), 2170, 27171, 2174, 2175, 2176, 2177
— (Travaux publics), 1317
Titres honorifiques (Abolition des), 1535
Tribunal de commerce, 4674, 4675, 4676

Thompson (Thomas Henry) (Hastings-Est):
Avance (L') de l'heure, 942
Budget (Taxe sur le revenu), 3852, 3853

Thompson (Alfred) (Yukon):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2146
Agriculture (Subsides), 3097
Budget, 3830, 3831
Croix Rouge (Loi autorisant la société de la), 3294

Thompson (Alfred)—*Fin.*
Discours du trône (Discussion du), 310, 324
Aéronautique, 313, 318
Commerce d'exportation, 313
Gouvernement par décret, 310, 311
Hygiène publique, 312, 313
Immigration, 312
Initiatives canadiennes, 318
Soldats (Rétablissement dans la vie civile des), 312
Suffrage féminin, 311
Voierie, 313
Yukon et Mackenzie (Région des fleuves), 314, 317
Gendarmerie à cheval du N.-O., 2619
Immigration (Modification de la loi de l'), 2055, 2058, 2059
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4428, 4429
Placers du Yukon, 657, 660
Recherches scientifiques (Comité relatif aux), 4622, 4623, 4624
Rétablissement du soldat dans la vie civile, 2878, 2879, 2881, 2886, 2887
Vancouver à Skagway (Ligne de navigation de), 3197
Yukon (Modification de la loi du), 617, 618, 619

Thomson (Levi) (Qu'Appelle):
Budget, 3714, 3717
Commission du commerce, 4718, 4720
Faillites, 2087
Droits de douane (Réduction des), 858, 860
Juges (Modification de la loi des), 4388
Liqueurs enivrantes, 2797, 2798
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4419
Séductions des filles mineures, 2254
Titres et décorations, 2849, 2853, 2854
Tribunal de commerce, 4689, 4693

Tobin (Edmund Wm) (Richmond-et-Wolfe):
Aéronautique (Service aérien de protection du Canada), 634
Aviation (Bases navales aériennes), 1592
Chaussures américaines (Droits de douane sur) (Ques.), 1016
Chemins de fer nationaux (Modification de la loi des), 1717, 1727, 1732, 1751
Enregistrement, mobilisation civile (Ques.), 759
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1069, 1070
Grains de semence (Ques.), 1018
Grand-Tronc (Caisse de retraite et de prévoyance du) (Ques.), 1260
Guerre (Paiements pour services de) à d'autres que les soldats (Ques.), 1358
Hôtel fédéral d'Ottawa, 2133

Tobin (Edmund Wm)—*Fin.*
Indemnité parlementaire (Ques.), 782
Kingsmill (L'amiral) (Ques.), 1392
Kohn (Louis) (Ques.), 779
Marine canadienne (Service de marins de la), 634
Milice (Modification de la loi de la), 4130, 4131
Montréal (Terminus et tunnel à) (Ques.), 1259
Navires affrétés par l'Etat (Ques.), 650
Gare centrale d'Ottawa (Ques.), 1259
Papier pour journaux, 4706, 4710
Population du Canada (Chiffre de la), 642
Remèdes brevetés (Taxe de guerre sur les) (Ques.), 1149
Routes (Amélioration des), 4044
Service militaire (Loi du), 675
— (Dans les neuf provinces) (Ques.), 782
— agents de police, comté de Richmond, 1010
— agents de police, comté de Wolfe (Ques.), 1010
— (Demandes d'exemption du) (Ques.), 1150
— (Frais d'application de la loi), 674
— obligatoire (Déclaration), 642
— (Les réfractaires du) (Ques.), 919
Soldats en activité de service en France, 636
Terres (Concessions de) à des Cies de chemins de fer (Ques.), 1013
Terres offertes en vente au gouvernement, 636
Vapeur "Bayfield" (Ques.), 634
— "Mildred-McColl" (Ques.), 779
— "Stadacona" (Ques.), 779

Tolmie (Simon Fraser) (Victoria):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2149
Animale (L'industrie), 3119, 3120
Animaux (Santé des), 3112
Aviation (L') au Canada (Ques.), 1391
Budget, 3704, 3708
Industrie laitière (Subsides), 3110
Juges, 3081
Marine et Pêcheries (Subsides), 2717
Postes (Réforme de la loi des), 2123
Routes (Amélioration des), 4588

Trahan (Arthur) (Nicolet):
Budget, 3526, 3533
Discours du trône (Discussion du), 304, 310
Conférence de la paix (Il importe que nous y soyons représentés), 305
Liberté politique, 306, 307
Question ouvrière, 307
Restauration d'après guerre, 305
Soldats licenciés, 306

Trahan (Arthur)—*Fin.*
Suffrage féminin, 308
Syndicats de crédit agricole, 309
Tarif (Le) et l'agriculture, 309, 310
Enseignement technique, 3932
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1232, 1245, 1246, 1247, 1251, 1419, 1422, 1429
Intérieur (Subsides), 2165
Relations industrielles (Commission sur les), 4784
Routes (Amélioration des), 4579

Turgeon (Onésiphore) (Gloucester):
Budget, 3393, 3397, 3398, 3400
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1891-92-93
Discours du trône (Discussion du), 319, 324
Est et Ouest (Attitudes diverses), 321-22
Laurier (Eloge de), 319
Loi électorale, 323
Ministère de la Milice (Employés mal rémunérés), 324
Opposition (Eloge du nouveau chef de l'), 319
Routes (Amélioration des), 324
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile), 320
Soldats canadiens (Valeur des), 320
Tarif-douanier, 320, 323
Enseignement technique, 3301, 3935, 3943
Marshall (Le lieutenant Hall) (Ques.), 1866
Noviciat de Guelph, 1301
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants), 3014
— (Piscifactures), 3023, 3024
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1037
Viandes et conserves alimentaires, 755, 756

Tweedie (Thomas Mitchell) (Calgary-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 962
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3069, 3212, 3213, 3214, 3250, 3252
— nationaux (Cie des), 1911, 1913
Divorce, 3919
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2493
Electricité et force motrice (Cies d'), 4749
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1238
Immigration (Modification de la loi de l'), 1956, 1957, 1999, 2023-24, 2026, 2028, 2033, 2037, 2047
— (Subsides), 2698, 2699
Intérieur (Subsides), 4201, 4202, 4767
Juges (Modification de la loi des), 2407, 2412
Malaise industriel, 3182
Postes (Nominations au départements des), 4509
— (Réforme de la loi des), 2128

Tweedie (Thomas Mitchell)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 824, 826, 4567
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1336
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1039
Subsides (Travaux publics) Alberta, 2490

Verville (Alphonse) (Montréal, Saint Denis):
Chemins de fer nationaux, 2229
Conscription (District nº 4), 1495
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1430
Police fédérale, 1496

Vien (Thomas) (Lotbinière):
Affaire le Roi contre Bélanger, 1061, 1062
— étrangères, 1098, 1099, 1100, 1104, 1105, 1106, 1107, 1109
Ajournement de Pâques, 1207
Bureaux de placement, etc., 2558
"Canadian Daily Record" (Ques.), 760
Chemins de fer et Canaux (Subsides), 1666, 1667, 1668, 1673, 1674
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1794, 1843, 1844, 1848, 1852, 1857, 1859, 1865, 1933, 1935
— de l'Etat (Frais d'exploitation des), 2562, 2564, 2565
— Grand-Tronc-Pacifique (Voir *Grand-Tronc-Pacifique*)
Cherté de la vie, 4455, 4467, 4468, 4469, 4486, 4487
Commission du commerce, 4722, 4723, 4724, 4726
— d'embellissement d'Ottawa, 4543
Corps expéditionnaire (Administration du), 1553, 1554, 1562, 1575
Divorce, 4694
Eclairage, 2612, 2613
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2508, 2543
Edifices fédéraux (Loyers), 2614, 2615
Elections (Listes électorales en temps de guerre), 2551
Enrôlements dans la force expéditionnaire canadienne, 640
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 914
Guerre (Crédit de), 2339, 2340, 2342, 2343, 2344, 2345
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 724, 726, 1155, 1158, 1159, 1160, 1161, 1163, 1170, 1171, 1172, 1176, 1177, 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1205, 1309
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1216
Immigration (Modification de la loi de l'), 1954
Juges (Modification de la loi des), 2410

Vien (Thomas)—*Fin.*
Milice et défense (Subsides), 1591
Milice (Gratifications), 2554
Navires (Commandes aux constructeurs de), 640
Or (Consignations d'), 641
— (Circulation et réserve d'), 641
Ottawa (Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts), 2603
Parcs et réserves forestières, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402
Passages à niveau (Suppression des), 729, 731, 732, 973, 974
Pilotage (Modification de la loi du), 3289
Port de Toronto, 2472
Rideau-Hall (Améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609
Semence (Achat de grains de), 2552
Soldats (Allocations aux familles des), 673
— (Etablissement des) sur des terres, 2559, 2560
— invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1033
Terres domaniales, 1154
Subsides (Chemins de fer), 4779
— (Bâtiments de l'immigration, réfections, etc.), 2611
— (Immigration et Colonisation), 2548
— (Dépenses imprévues), 2567
— (Intérieur), 4769, 4770
— (Travaux publics), 4773, 4774, 4777
Tribunal de commerce, 4668, 4669, 4670, 4671, 4692, 4693

Wallace (Thomas George) (York-Ouest):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2733, 2755, 2756, 2765, 4214

Whidden (Howard Primrose) (Brandon):
Budget, 3554
Discours du trône (Discussion du), 230, 233
Enseignement professionnel, 233
Etrangers établis au Canada (Traitement), 231
Hygiène publique (Projet d'établissement d'un ministère de l'), 233
Liqueurs fortes (Interdiction de la fabrition et de la vente), 232, 233
Mesures d'après guerre, 232
Soldats (Réintégration dans la vie civile des), 232
Enseignement technique, 3940, 3941
Immigration (Modification de la loi de l'), 2005, 2006
Ligue des nations (Constitution de la), 1435
Liqueurs enivrantes, 2783

White (L'hon. Sir Thomas) (ministre des Finances):
Affaire le Roi contre Bélanger, 1063, 1064

White (L'hon. Sir Thomas)—*Suite.*
Ajournement de Pâques (Voir *Chambre des communes*)
Ambassade (L') d'Angleterre à Washington, 920
Association (L') parlementaire de l'empire, 2864
Assurance (Cies d'), 4134
Auditeur général (Décès de l'), 120
Auditeur général (Rapport), 144, 776
Avance (L') de l'heure, 922, 960, 961, 1007, 1254, 1393, 1435, 1488, 1489
Banques (Excès de circulation des), 661, 666, 672, 1145, 1147
— (Fusionnement des), 1130, 1134, 1138
— Emission de billets de banque, 643
Bienvenue à l'hon. Dr Béland, 3
Blé(Fourniture de) convention entre le Canada et la Grèce, 3029
— (Lettre sur le marché du), 1783
Bruce (Le Dr) (Rapport du), 1540
Budgétaire (L'exposé), 1394
Budget, 3265, 3288, 3617, 3618, 3708, 3712, 3728, 3739, 3740, 3741, 3742-46, 3746-55, 3755-60, 3807, 3818, 3819, 3822, 3823, 3824, 3827, 3828, 3829, 3830, 3832, 3833, 3834, 3835, 3836, 3837, 3841, 3843, 3845, 3846, 3847, 3848, 3849, 3850, 3851, 3853, 3855, 3856, 3857, 3858, 3859, 3860, 3861, 3863, 3864, 3865, 3866, 3867, 3875, 3876, 3877
Budget supplémentaire pour 1919-20, 1007, 4616
Chambre des communes (Affaires d'initiative ministérielle), 1682, 1683
— Ajournement de Pâques), 922, 1115, 1206, 1207
— (Privilèges de la), 671
— (Séance du mercredi soir), 965, 1152 (du samedi), 3507
— (Sièges vacants à la), 1207
— (Travaux de la), 1152, 1393, 2502
Change (Le), 2236
Chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et Colombie-Anglaise, 1255
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1700, 1701, 1709, 1710, 1713, 1718, 1725, 1726, 1728, 1729, 1763, 1770, 1774, 1775, 1776, 1806, 1814, 2192, 2200, 2201, 2205
Cherté de la vie, 3076, 4829
Comité de sélection, 2, 5
Commerce canadien (Mesures préjudiciables au), 75, 120, 145, 239, 326
Commission des eaux internationales (Vacance dans la), 481
— d'embellissement d'Ottawa, 4401, 4402, 4403, 4404, 4405, 4538, 4543
— britannique de remonte, 1013
Conférence de la paix (Plénipotentiaires canadiens à la), 1435
Construction maritime, 2309

White (L'hon. Sir Thomas)—*Suite.*
Corps expéditionnaire (Administration du), 1142, 1143, 1540, 1548, 1560, 1561, 1562, 1572, 1575, 1577
Cours monétaire (Modification de la loi du), 1083
Crothers (Démision de l'hon. M.), 145
Discours du trône (Inscription à l'ordre du jour), 2, 414
Discours du trône (Discussion du), 28, 34
Avances aux gouvernements des provinces, 32
Chemins de fer nationaux (Commandes), 31
Droit électoral, 33
Guerre (Auteurs et leurs responsabilités), 30
— (Démobilisation, rapatriement), 30, 31
— (Marche de la), 29
— (Munitions, fermeture des fabriques), 31
— (Problèmes d'après), 30, 33
— (Problème des sans-travail), 31
— (Restauration), 31
Ligue des nations, 33
Logements ouvriers, 32
Mission commerciale canadienne à Londres et à Ottawa, 32
Routes (Construction de grandes), 32
Soldats (Héroïsme de nos), 29
Suffrage des femmes, 33
Divorce (Les cours provinciales et le), 2895
Dominion Iron & Steel (Projet de fusion avec la Nova Scotia Steel and Coal), 2443
Douane (Réduction des droits de), 842, 845
Doukhobors (Expropriation des), 2131
Emeutes aux camps de Kinmel et de Witley, 372, 459, 499, 532, 533
Empois (Fabricants d') (Ile du P.-E.), 1019
Emprunt de 75 millions, 4351, 4352
— de 100 millions pour fins générales, 4396, 4397, 4398, 4399, 4400, 4401
— national de 1918, 2915
— victoire (Les courtiers de Montréal et l'), 1677, 1678
Entrepôts frigorifiques (Impôt sur compagnies d'), 3026
Faillites, 2374, 2375, 2376
Finance provisoire (Loi de), 877, 3075
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 891, 892, 893, 1008
Flint (Th. B.) (Décès de), 1392
Fonds (Le) patriotique, 1208
Galicie (La), l'Ukraine et la Pologne, 2444
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre du), 238, 330, 678, 682, 695, 699, 724, 725, 726, 1007, 1159, 1170, 1171, 1172, 1173, 1177, 1179, 1180, 1202, 1203, 1204, 1205, 1230, 1309
Grèves (Les) au Canada, 1868

White (L'hon. Sir Thomas)—*Suite.*
— de Winnipeg, 2728, 2866, 2867
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1395, 1411, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418, 2258, 2259, 2283, 2290, 2291, 2335 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2445
Guerre (Frais militaire d'outre-mer), 1865, 1782, 1946
— (Indemnité de), 808, 965
— (La loi sur les mesures de), 1207
Hygiène sociale (Conférence sur l'), 3196
Immigration (Subsides), 2685
Impôt sur les bénéfices du commerce (Produit de l'), 1868
— (Employés de l') sur le revenu, 2915
— (L') sur le revenu (Inspecteurs et évaluateurs du service de), 3027
Indemnité parlementaire, 782
Instruments aratoires (Nouveau tarif du transport), 4072
Laurier (Décès de), funérailles, 2; ajournement, 4; éloge, 5, 8
Ligue des nations (Constitution de la), 1435
Liqueurs alcooliques, 2447, 2448, 2849, 2450, 2451, 2452, 2453, 2455, 2457, 2460, 2499, 2768, 2769, 2783
McCurdy (Démission de l'hon. M.), 145
Mercier (Visite du cardinal), 1539
Milice (Modification de la loi de la), 4133
Militaires (Plaintes contre les autorités), 1684
Ministres (Les) députés aux Communes, 1043, 1047, 1048
Monnaie (Modification du titre des pièces de bronze), 666, 667
Monument du lt.-col. Baker, député de Brome, 2319
Noviciat de Guelph, 1305, 1306
Obligations de l'Etat (Produit de la vente des), 1015
Or (Circulation et réserve d'), 641
— (Interdiction de l'exportation de l'), 1143, 1145
Ouvrières (Assemblées) à Toronto, 2082
Papier pour journaux, 785, 4697, 4698, 4699, 4701, 4702, 4703, 4704, 4705, 4706, 4707, 4708, 4709, 4710, 4827, 4828
Pêcheries (Comité des), 2569
Pologne (La), la Galicie et l'Ukraine, 2446
Postes (Le ministre des), 1012
Pratt (Lieut.-col.) (Déclaration visant le Haut commissaire à Londres), 676
Prêts au gouvernement impérial, 1262
Prince de Galles (Annonce de la visite du), 2742
Procès-verbaux et Journal de la Chambre, 42
Provinces (Les subventions aux), 777

White (L'hon. Sir Thomas)—*Fin.*
Questions et réponses (Procédure relative aux), 677
Rapatriement des fils de cultivateurs, 146
Rapports non encore déposés, 922
Read (J.) décédé (Eloge de), 1255
Recettes et dépenses fédérales, 1264
Relations industrielles, 1308, 1355
Remèdes brevetés (La taxe de guerre sur les), 1149
Représentation (Modification de la loi de), 653
Roumanie (Ouverture de crédits à la), 1680, 1683, 2914
Routes (Amélioration des), 4570, 4571, 4572, 4573
Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2039
Secours mutuels (Sociétés étrangères de), 1629
Service civil (Réorganisation du), 2043
Service militaire, 1207
— (Insoumis du), 2347
Service de santé militaire (Allégations du général Smart), 534
Sharpe (Décès du lt.-col.), 3
Soldats condamnés aux travaux forcés en Angleterre, 1067, 1207, 1491
— (Distractions et occupations des) en attendant l'embarquement, 677
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 1012
Subsides (Affaires indiennes), 4834, 4847, 4852, 4853
— (Finances), 4636, 4637, 4638, 4639, 4640, 4643, 4644, 4646, 4647, 4648
Tarif douanier (Modification du), 4134, 4149, 4150, 4152, 4153, 4154, 4155, 4156, 4157, 4158
Taxe de guerre sur les bénéfices industriels, 1015, 4134, 4135, 4136, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141, 4149
Taxe de guerre sur le revenu, 4149
Taylor (Mort du sénateur), 920, 921
Titres honorifiques (Abolition des), 1515, 1520, 1535, 2495, 2729, 2844, 2846
Traité de paix (Approbation du), 2293, 2294
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2975
Ukraine (L'), la Galicie et la Pologne
Unions ouvrières dans l'Ouest, 1394

White (Wm Henry) (Victoria) (Alberta):
Droits douaniers (Réduction des), 851
Elections fédérales, 4787, 4791, 4792, 4793, 4794, 4807, 4809
Gendarmerie du N.-O. (Subsides de la), 2418, 2419, 2429, 2430

White (Wm Henry)—*Fin.*
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4280, 4281, 4419, 4421, 4428
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 1079
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3999

Wigmore (Rupert Wilson) (Saint-Jean-et-Albert):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 735
Charbonniers sur la route Sydney Saint-Laurent, 3605
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1240, 1241
Saint-Jean (Commission pour le port de), 4457
Service à vapeur entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351

Wigmore (Rupert Wilson)—*Fin.*
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1036
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Subsides), 2884

Wilson (James Robert) (Saskatoon):
Agriculture (Expériences de Seager Wheeler dans la culture du blé), 3094, 3095
Budget, 3671, 3676
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1473
Habitations à bon marché, 2648, 2662, 2663
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4453
Routes (Amélioration des), 771

Wilson (Gordon Crooks) (Wentworth):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4308

Wright (Henry O.) (Battleford):
Budget, 3722, 3724